



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 20 stycznia 2023 r.

Poz. 551

UCHWAŁA NR LI/605/22 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

z dnia 20 grudnia 2022 r.

w sprawie przyjęcia Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 05 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 5 lit. a i ust. 3, art. 11 ust. 2 art. 13 ust. 1 w zw. z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 poz. 1343) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Aktualizację Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Łódzkiego.

§ 3. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

Przewodnicząca Sejmiku
Województwa Łódzkiego

Iwona Koperska

Załącznik do uchwały Nr LI/605/22
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 20 grudnia 2022 r.



Spis treści

I. Przedmiot opracowania

I. 1 pkt. 1.2 Konsultacje społeczne – uzupełnienie.

I. 2 pkt. 1.3 Metodyka i zakres planu – uzupełnienie

I. 2.1 Akty prawne i dokumenty szczebla europejskiego – dodanie nowego punktu

I. 2.2 Akty prawne i dokumenty szczebla krajowego – dodanie nowego punktu

I. 2.3 Akty prawne i dokumenty szczebla regionalnego – dodanie nowego punktu

II. Informacje o obszarze objętym planem

II. 1 pkt 2.1 Województwo Łódzkie – aktualizacja danych

II. 2 pkt. 2.2. Powiaty wchodzące w skład województwa łódzkiego – aktualizacja danych

II. 3 pkt. 2.3 Informacje społeczne i demograficzne – aktualizacja danych

II. 4 pkt. 2.4 Infrastruktura transportowa – zmiana punktu

II. 4.1 pkt. 2.4.1 Sieć drogowa – zmiana punktu

II. 4.2 pkt. 2.4.2 Sieć kolejowa – zmiana punktu

II. 5 pkt. 2.5 Aktualna sieć komunikacyjna – zmiana punktu i dodanie nowego punktu

II. 5.1 pkt 2.5.1 Linie kolejowe – zmiana punktu

II. 5.2 pkt. 2.5.2 Linie autobusowe – zmiana punktu

II. 5.3 pkt 2.5.3 Tabor organizatora i operatorów – zmiana punktu i dodanie nowego punktu

III. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

III. 1 pkt. 3.3 Warianty uzupełniające – zmiana punktu i aktualizacja danych

III. 1.1 pkt. 3.3.1 Wariant uzupełniający I – zmiana punktu

III. 1.2 pkt. 3.3.2 Wariant uzupełniający II – zmiana punktu

III. 2 pkt. 3.4 Węzły transportowe – aktualizacja danych

III. 3 pkt. 3.5 Część graficzna – zmiana punktu

III. 4 pkt. 3.6 Linie komunikacyjne na których przewidywane jest wykorzystanie autobusowych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym – dodanie nowego punktu

IV. Aktualizacja oceny i prognozy potrzeb przewozowych

IV. 1 pkt. 4.1 Model transportowy województwa łódzkiego - uzupełnienie

IV. 2 pkt. 4.2 Struktura motywacyjna podróży – aktualizacja danych

IV. 3 pkt. 4.3 Struktura gałęziowa podróży – aktualizacja danych

V. Przewidywane finansowanie usług przewozowych w perspektywie

V. 1 pkt. 5.2 Formy i źródła finansowania usług przewozowych – zmiana punktu

V. 2 pkt. 5.3 Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – dodanie nowego punktu

V. 3 pkt. 5.4 Fundusz Kolejowy – dodanie nowego punktu

VI. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

VI. 1 pkt. 6.2 Analiza preferencji mieszkańców – aktualizacja danych

VI. 2 pkt 6.3 Zaspokojenie potrzeb transportowych – dodanie nowego punktu

VII. Zasady organizacji rynku przewozów**VII. 1 pkt 7.2 Zasady podziału kompetencji – zmiana punktu**

VII. 1.1 pkt. 7.2.1 i 7.2.3 Zasady podziału kompetencji w przewozach międzywojewódzkich – współpraca organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym – zmiana punktu

VII. 1.2 pkt. 7.2.5 Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym – zmiana punktu

VII. 1.3 pkt. 7.3 Integracja regionalna – spójna taryfa przewozowa – zmiana punktu

VIII. Pożądany standard usług przewozowych

VIII. 1 pkt. 8.2 Ochrona środowiska – zmiana punktu

VIII. 1.1 pkt. 8.2.2 Transport drogowy – zmiana punktu

VIII. 2 pkt 8.3 Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych – zmiana punktu

VIII. 2.1 pkt. 8.3.2 Transport drogowy – zmiana punktu

VIII. 3 pkt. 8.6 Dostępność do infrastruktury przystankowej – zmiana punktu

VIII. 3.1 pkt. 8.6.1 Transport kolejowy – zmiana punktu

VIII. 3.2 pkt. 8.6.2 Transport drogowy – zmiana punktu

IX. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

IX. 1 pkt. 10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zmiana punktu

IX. 2 pkt. 10.4. Perspektywa rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej – zmiana punktu

X. Aktualizacja w zakresie etapów i harmonogramu wdrażania planu

X. 1 pkt. 11. Etapy i harmonogram wdrażania planu – zmiana punktu

XI. Monitorowanie i aktualizacji planu

XI. 1 pkt. 12.1 Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zmiana punktu

XI. 2 pkt. 12.2 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego – zmiana punktu

Spis rysunków

- Rysunek II 1 Układ drogowy w województwie łódzkim w 2022 r.
- Rysunek II 2 Układ kolejowy w województwie łódzkim w 2022 r.
- Rysunek II 3 Maksymalne prędkości na liniach kolejowych w województwie łódzkim – stan na 31.05.2022 r.
- Rysunek II 4 Sieć połączeń autobusowych Województwa Łódzkiego
- Rysunek III 1 Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający I
- Rysunek III 2 Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający II
- Rysunek III 3 Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający I i II
- Rysunek IV 1 Bazowy model transportowy dla 2020 r.
- Rysunek IV 2 Zaktualizowany model transportowy dla 2020 r.
- Rysunek IV 3 Bazowy model transportowy dla 2030 r.
- Rysunek IV 4 Zaktualizowany model transportowy dla 2030 r.
- Rysunek IV 5 Struktura motywacyjna podróży - praca
- Rysunek IV 6 Struktura motywacyjna podróży - nauka
- Rysunek IV 7 Struktura motywacyjna podróży - zakupy
- Rysunek IV 8 Struktura motywacyjna podróży - opieka zdrowotna
- Rysunek IV 9 Struktura motywacyjna podróży - inne
- Rysunek VI 1 Postulaty transportowe uznane przez ankietowanych jako najważniejsze.
- Rysunek VI 2 Postulaty transportowe uznane przez ankietowanych jako najmniej ważne.
- Rysunek VI 3 Zaspokojenie potrzeb przewozowych w transporcie kolejowym
- Rysunek VI 4 Zaspokojenie potrzeb przewozowych w transporcie autobusowym
- Rysunek VI 5 Informacja o przewozach autobusowych w latach 2014- 2022
- Rysunek VII 1 Wspólny bilet aglomeracyjny WBA
- Rysunek IX 1 Mapa perspektywy rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych.

Spis tabel

Tabela II 1 cz.1 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

Tabela II 2 cz.2 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

Tabela II 3 cz.3 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

Tabela II 4 cz.4 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

Tabela II 5 Drogi publiczne w województwie łódzkim w 2020 r.

Tabela II 6 Obciążenie ruchem dróg w województwie łódzkim wg GPR 2020/2021.

Tabela II 7 Linie kolejowe w województwie łódzkim w 2020 r.

Tabela II 8 Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w 2022 ŁKA

Tabela II 9 Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w 2022 POLREGIO

Tabela II 10 Liczba kursów (dzień szkolny) rozpoczynających się i kończących w powiatach województwa łódzkiego

Tabela II 11 Wykaz linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które zostały uruchomione przez województwo łódzkie korzystając z dofinansowania ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych

Tabela II 12 Tabor zakupiony dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w ramach projektów realizowanych w oparciu o środki pomocowe Unii Europejskiej

Tabela III 1 Wykaz węzłów przesiadkowych

Tabela IV 1 Zmiana punktów procentowych struktury motywacyjnej podróży

Tabela IV 2 Zmiana punktów procentowych struktury gałęziowej podróży

Tabela VII 1 Wykaz najważniejszych ulg ustawowych stosowanych w komunikacji autobusowej niemiejskiej i kolejowej

Tabela X 1 Harmonogram wdrażania planu

Wstęp

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 został przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego w dniu 27 października 2015 roku uchwałą nr XVII/178/15 i opublikowany w dniu 18 listopada 2015 r. w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego 2015 poz. 4386. Stanowi on akt prawa miejscowego i jest podstawą działań związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego w Województwie Łódzkim. Zmiany prawne, a przede wszystkim zmiany w otoczeniu społeczno – gospodarczym, zdeterminowały konieczność weryfikacji zapisów planu pod kątem jego aktualizacji.

Weryfikacja zasadności i skali aktualizacji planu transportowego wynika z dwóch aspektów. Po pierwsze stanowi odniesienie do podejmowanych przez Samorząd Województwa Łódzkiego zintensyfikowanych działań na rzecz zmiany obsługi transportowej regionu w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w zakresie zapewnienia spójnego i zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, gdzie w wyniku prowadzonych prac nastąpiła rozbudowa obsługiwanej sieci komunikacyjnej o połączenia autobusowe użyteczności publicznej. Po drugie zaszły i ciągle zachodzą zmiany w sferze otoczenia demograficznego oraz systemu społeczno-gospodarczego, szczególnie istotne dla aktualizacji planu transportowego znaczenie mają te, które dotyczą systemu prawnego oraz polityki i strategii na szczeblu rządowym.

Aktualizacja „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” została wykonana w odniesieniu do zapisów z art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie uzasadnionych potrzeb, wskazanych w weryfikacji zapisów Planu transportowego wykonanej w 2020 r.

W toku prowadzonych prac w odniesieniu do zapisów dokumentu bazowego, przy udziale ekspertów zewnętrznych dokonano: aktualizacji i kalibracji modelu ruchu przy zachowaniu przyjętej metodologii; oraz weryfikacji w zakresie wdrożenia przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Szczegółowe planowanie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego ograniczone jest w znacznym stopniu nieprzewidywalnością skutków pandemii COVID – 19 oraz konfliktem zbrojnym w Ukrainie, które mogą mieć znaczący wpływ zarówno na model korzystania przez pasażerów z publicznego transportu zbiorowego zarówno drogowego jak i kolejowego oraz na źródła finansowania przewozów użyteczności publicznej.

Niniejsza aktualizacja w całości nie modyfikuje ani nie uchyla postanowień dokumentu, ale stanowi jego komplementarne uzupełnienie. W celu zachowania czytelności aktualizacji w opracowaniu zaznaczono odniesienia do poszczególnych rozdziałów z „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”. W dokumencie zastosowano poniższy sposób oznaczania zmian:

- □zmiana punktu –zmiana treści całego punktu;
- □aktualizacja danych – aktualizacja danych np. liczbowych;
- □uzupełnienie – uzupełnienie istniejącego zapisu o wskazany akapit, tabelę itp.;
- □dodanie nowego punktu – dodanie nowego punktu do istniejącego Planu Transportowego.

W świetle powyższego nie uwzględnione w aktualizacji punkty pozostały bez zmian.

Postanowienia aktualizacji należy interpretować w najszerszym możliwym zakresie jako zgodne z obowiązującymi postanowieniami „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”. Jedynie w przypadku, w którym postanowienia aktualizacji są jednoznacznie sprzeczne lub w oczywisty sposób nie dają się pogodzić z obowiązującymi postanowieniami Planu Transportowego Województwa Łódzkiego, pierwotne ustalenia Planu Transportowego Województwa Łódzkiego tracą moc. W przypadku, gdy interpretacja zapisów budzi wątpliwości, przyjmuje się, że wiążące są postanowienia aktualizacji dokumentu.

Aktualizacja bazuje na obowiązujących strategicznych dokumentach szczebla rządowego i/lub wojewódzkiego wskazujących kierunki rozwoju kraju oraz województwa, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma ona charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń

inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W relacji do pierwotnego brzmienia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 dokonano aktualizacji w obszarach, które uległy w ostatnich latach największym zmianom w oparciu o wykonaną weryfikację.

W szczególności niniejszy dokument wprowadza:

1. **Zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego** w szczególności w odniesieniu do przewozów autobusowych użyteczności publicznej, które zostały wprowadzone w Województwie Łódzkim po wejściu w życie Ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wprowadzenia nowych form integracji biletowej oraz rozszerzenia zasad podziału kompetencji i współpracy organizatorów transportu kolejowego w przewozach wykonywanych z przekroczeniem granicy województwa w związku ze zmianą ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

2. **Zmiany w zakresie infrastruktury transportowej na terenie województwa łódzkiego zarówno drogowej i kolejowej oraz taboru** w odniesieniu do uwzględnienia nowo powstałych inwestycji transportowych,

3. **Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej**, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w odniesieniu do przewozów drogowych i kolejowych,

4. **Zmiany w zakresie finansowania usług przewozowych** w perspektywie do 2030 r., w tym kolejowych w ramach Funduszu Kolejowego oraz autobusowych w oparciu o wprowadzony nowy instrument finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych,

5. **Aktualizację badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa,**

6. **Zmiany w zakresie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego** pod kątem możliwości pozyskania istniejącego potencjału pasażerskiego z transportu indywidualnego na rzecz publicznego transportu zbiorowego,

7. **Aktualizacja etapów i harmonogramu wdrażania Planu Transportowego,**

8. **Zmiany w zakresie monitorowania rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego** w oparciu o dotychczasowe doświadczenie związane z możliwościami pozyskiwania, agregowania i analizy danych w aspekcie ich dalszego wykorzystania do poprawy jakości systemu transportowego w województwie,

9. **Wykaz aktów prawnych oraz dokumentów strategicznych wydanych po 2015 r.** mających wpływ na zapisy Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

I. Przedmiot opracowania

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 1 „Przedmiot opracowania” uzupełniono i dodano nowe punkty:

I. 1 pkt. 1.2 Konsultacje społeczne – uzupełnienie.

Niniejsza aktualizacja zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym po wyłożeniu do publicznej wiadomości i zebraniu opinii oraz po uchwaleniu przez Sejmik Województwa będzie stanowić akt prawa miejscowego łącznie z obowiązującym Planem Transportowym.

I. 2 pkt. 1.3 Metodyka i zakres planu – uzupełnienie

Niniejsza aktualizacja Plan Transportowego Województwa Łódzkiego jest zgodna z następującymi aktami prawnymi, dokumentami planistycznymi oraz strategicznymi:

I. 2.1 Akty prawne i dokumenty szczebla europejskiego – dodanie nowego punktu

- □Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (przyjęta przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r.);
- □Europejski Zielony Ład (Komunikat Komisji Europejskiej z 11 grudnia 2019 r.);
- □Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (zmienione Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2017/849 z dnia 7 grudnia 2016 r. w odniesieniu do map w załączniku I i wykazu w załączniku II);
- □Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010;
- □IV Pakiet Kolejowy;

I. 2.2 Akty prawne i dokumenty szczebla krajowego – dodanie nowego punktu

- □Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (przyjęta przez Radę Ministrów 8 listopada 2019 r.);
- □Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.);
- □Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 maja 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);
- □Krajowa Polityka Miejska 2030 (przyjęta przez Radę Ministrów 14 czerwca 2022 r.)
- □Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z 15 września 2015 r., z późniejszymi zmianami);
- □Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku (przyjęty przez Radę Ministrów 3 grudnia 2019 r.);
- □Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 (przyjęty przez Radę Ministrów 19 maja 2021 r.);
- □Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 (przyjęty we wrześniu 2016 r.);
- □Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (przyjęty we wrześniu 2017 r., z późniejszymi suplementami z 2018 i 2019 r.);
- □Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku (program przyjęty przez Radę Ministrów z 16 stycznia 2018 r.);
- □Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 4 grudnia 2020 r.);
- □Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (ustawa z 16 maja 2019 r. z późniejszymi zmianami);
- □Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (przyjęta uchwałą Rady Ministrów z 7 listopada 2017 r.);
- □Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. 2022 poz. 1083 ze zmianami).

I. 2.3 Akty prawne i dokumenty szczebla regionalnego – dodanie nowego punktu

- □Kontrakt Programowy dla Województwa Łódzkiego (zawarty 28 stycznia 2022 r.);
- □Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030;

- □ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi 2030+ (przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego 28 sierpnia 2018 r.);
- □ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027 (projekt);

II. Informacje o obszarze objętym planem

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 2 „Informacje o obszarze objętym planem” aktualizacji danych i zmianie uległy następujące punkty:

II. 1 pkt 2.1 Województwo Łódzkie – aktualizacja danych

Województwo łódzkie to jedno z 16 województw Polski, położone w centralnej części kraju. Od północy graniczy z województwem kujawsko-pomorskim, od wschodu - z województwem mazowieckim, od południowego wschodu – z województwem świętokrzyskim, od południa - z województwem śląskim, od południowego zachodu - z województwem opolskim, a od zachodu - z województwem wielkopolskim.

Województwo doświadcza niekorzystnych procesów demograficznych związanych ze spadkiem liczby mieszkańców. W latach 2013 – 2020 liczba ludności zmniejszyła się o 75,1 tys. osób.

W skład województwa łódzkiego wchodzi 3 miasta na prawach powiatu: Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice; 21 powiatów: bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łęczycki, łowicki, łódzki wschodni, opoczyński, pabianicki, pajęczański, piotrkowski, poddębicki, radomszczański, rawski, sieradzki, skierniewicki, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowolski i zgierski, w tym: 18 gmin miejskich, 131 gmin wiejskich i 28 gmin miejsko-wiejskich (stan na 2020 rok, źródło: <https://svs.stat.gov.pl>)

II. 2 pkt. 2.2. Powiaty wchodzące w skład województwa łódzkiego – aktualizacja danych

Dane związane z zajmowanym obszarem oraz liczbą mieszkańców przedstawione zostały w rozdziale . W celu zachowania spójności danych poniższe informacje odzwierciedlają również stan na 2020 r.

Miasto Łódź – miasto na prawach powiatu. Położone w centralnej części województwa. Miasto Łódź graniczy z 3 powiatami: od północy – z powiatem zgierskim, od wschodu i południa – z powiatem łódzkim wschodnim, a od zachodu - z powiatem pabianickim.

Miasto Piotrków Trybunalski – miasto na prawach powiatu. Znajduje się w centrum powiatu piotrkowskiego.

Miasto Skierniewice – miasto na prawach powiatu. Znajduje się w centrum powiatu skierniewickiego.

Powiat bełchatowski - położony jest w centralnej części województwa, a jego siedzibą jest miasto Bełchatów. Graniczy on z 6 powiatami: od północy powiatem pabianickim, od wschodu z powiatem piotrkowskim, od południowego wschodu z powiatem radomszczańskim, od południowego zachodu z powiatem pajęczańskim, od zachodu z powiatem wieluńskim, a od północnego zachodu z powiatem łaskim. Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejskie: Bełchatów, Gminy miejsko-wiejskie: Żelów, Gminy wiejskie: Bełchatów, Drużbice, Kleszczów, Kluki, Rusiec, Szczerców.

Powiat brzeziński – położony jest w centralnej części województwa, utworzony z części powiatu łódzkiego wschodniego w 2001 roku. Jego siedzibą jest miasto Brzeziny. Powiat brzeziński graniczy z 5 powiatami: od północy z powiatem łowickim, od wschodu z powiatem skierniewickim, od południowego wschodu z powiatem tomaszowskim, od południa i południowego zachodu z powiatem łódzkim wschodnim, a od północnego zachodu z powiatem zgierskim. Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejskie: Brzeziny, Gminy wiejskie: Brzeziny, Dmosin, Jeżów, Rogów.

Powiat kutnowski – położony jest w północnej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Kutno. Powiat kutnowski graniczy z 5 powiatami: od północy z powiatem włocławskim (woj. kujawsko-pomorskie) i powiatem gostyńskim (woj. mazowieckie), od wschodu z powiatem łowickim, od południa z powiatem łęczyckim, a od zachodu z powiatem kolskim (woj. wielkopolskie). Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejskie: Kutno, Gminy miejsko-wiejskie: Krośnice, Żychlin, Gminy wiejskie: Bedlno, Dąbrowice, Krzyżanów, Kutno, Łanięta, Nowe Ostrowy, Oporów, Strzelce.

Powiat łaski – położony jest w zachodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Łask. Powiat łaski graniczy z 6 powiatami: od północy z powiatami poddębickim i pabianickim, od południa i południowego wschodu z powiatem bełchatowskim, od południowego zachodu z powiatem wieluńskim, a od wschodu z powiatami sieradzkim i zduńskowolskim. Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejsko-wiejskie: Łask, Gminy wiejskie: Buczek, Sędziejowice, Widawa, Wodzierady.

Powiat łęczycki – położony jest w północnej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Łęczyca. Powiat łęczycki graniczy z 5 powiatami: od północy - z powiatem kutnowskim, od wschodu z powiatem łowickim, od południa z powiatami zgierskim i poddębickim, a od zachodu z powiatem kolskim (woj. wielkopolskie). Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejskie: Łęczyca, Gminy miejsko-wiejskie: Piątek, Gminy wiejskie: Daszyna, Góra Świętej Małgorzaty, Grabów, Łęczyca, Świnice Warckie, Witonia.

Powiat łowicki – położony jest w północno-wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Łowicz. Powiat łowicki graniczy z 7 powiatami: od północy z powiatem gostyńskim (woj. mazowieckie), od północnego wschodu z powiatem sochaczewskim (woj. mazowieckie), od południowego wschodu z powiatem skierniewickim, od południa z powiatem brzezińskim, od południowego zachodu z powiatem zgierskim, a od zachodu z powiatami łęczyckim i kutnowskim. Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejskie: Łowicz, Gminy wiejskie: Bielawy, Chaśno, Domaniewice, Kiernozia, Kocierzew Południowy, Łowicz, Łyszkowice, Nieborów, Zduny.

Powiat łódzki wschodni – położony jest w środkowej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Łódź. Powiat łódzki wschodni graniczy z 6 powiatami: od północy - z powiatami zgierskim i brzezińskim, od wschodu z powiatem tomaszowskim, od południa z powiatem piotrkowskim, od zachodu z powiatem pabianickim, a od północnego zachodu z miastem Łódź. Gminy leżące na terenie powiatu to: Gminy miejsko-wiejskie: Koluszki, Rzgów, Tuszyń, Gminy wiejskie: Andrespol, Brójce, Nowosolna.

Powiat opoczyński – położony jest we wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Opoczno. Powiat opoczyński graniczy z 5 powiatami: od wschodu z powiatem przysuskim (woj. mazowieckie), od południowego wschodu z powiatem koneckim (woj. świętokrzyskie), od południa z powiatem radomszczańskim, od zachodu z powiatem piotrkowskim, a od północnego zachodu z powiatem tomaszowskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Drzewica, Opoczno, Gminy wiejskie: Białaczów, Mniszków, Paradyż, Poświętne, Sławno, Żarnów.

Powiat pabianicki – położony jest w centralnej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Pabianice. Powiat pabianicki graniczy z 6 powiatami: od północy z powiatami poddębickim i zgierskim, od wschodu z miastem Łódź i powiatem łódzkim wschodnim, od południa z powiatem bełchatowskim, a od zachodu z powiatem łaskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Konstantynów Łódzki, Pabianice, Gminy miejsko-wiejskie: Lutomiersk, Gminy wiejskie: Dłutów, Dobroń, Ksawerów, Pabianice.

Powiat pajęczański – położony jest w południowej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Pajęczno. Powiat pajęczański graniczy z 5 powiatami: od północy z powiatem bełchatowskim, od wschodu z powiatem radomszczańskim, od południa z powiatami częstochowskim (woj. śląskie) i kłobuckim (woj. śląskie), a od zachodu z powiatem wieluńskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Działoszyn, Pajęczno, Gminy wiejskie: Kielczygłów, Nowa Brzeźnica, Rząśnia, Siemkowice, Strzelce Wielkie, Sulmierzyce.

Powiat piotrkowski – położony jest w południowo-wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Piotrków Trybunalski. Powiat piotrkowski graniczy z 8 powiatami: w centralnej części - z miastem Piotrków Trybunalski, od północy z powiatem łódzkim wschodnim, od północnego wschodu z powiatem tomaszowskim, od wschodu z powiatem opoczyńskim, od południowego wschodu z powiatem koneckim (woj. świętokrzyskie), od południa z powiatem radomszczańskim, od zachodu z powiatem bełchatowskim, a od północnego zachodu z powiatem pabianickim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Sulejów, Wolbórz, Gminy wiejskie: Aleksandrów, Czarnocin, Gorzkowice, Grabica, Łęki Szlacheckie, Moszczenica, Ręczno, Rozprza, Wola Krzysztoporska.

Powiat poddębicki – położony jest w północno-zachodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Poddębice. Powiat poddębicki graniczy z 8 powiatami: od północy z powiatami kolskim (woj. wielkopolskie) i łęczyckim, od wschodu z powiatem zgierskim, od południowego wschodu z powiatami pabianickim i łaskim, od południa z powiatami zduńskowolskim i sieradzkim, a od zachodu z powiatem tureckim (woj.

wielkopolskie). Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Poddębice, Uniejów, Gminy wiejskie: Dalików, Pęczniew, Wartkowice, Zadzim.

Powiat radomszczański – położony jest w południowej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Radomsko. Powiat radomszczański graniczy z 6 powiatami: od północy z powiatami bełchatowskim i piotrkowskim, od wschodu z powiatem koneckim (woj. świętokrzyskie), od południowego wschodu z powiatem włoszczowskim (woj. świętokrzyskie), od południa z powiatem częstochowskim (woj. śląskie), a od zachodu z powiatem pajęczańskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Radomsko, Gminy miejsko-wiejskie: Kamieńsk, Przedbórz, Gminy wiejskie: Dobryszyc, Gidle, Gomunice, Kobiełe Wielkie, Kodrąb, Lgota Wielka, Ładzice, Masłowice, Radomsko, Wielgomłyny, Żytno.

Powiat rawski – położony jest we wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Rawa Mazowiecka. Powiat rawski graniczy z 4 powiatami: od północy z powiatami skierniewickim i żyrardowskim (woj. mazowieckie), od wschodu z powiatem grójeckim (woj. mazowieckie), a na południowym zachodzie - z powiatem tomaszowskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Rawa Mazowiecka, Gminy miejsko-wiejskie: Biała Rawska, Gminy wiejskie: Cielądz, Rawa Mazowiecka, Regnów, Sadkowice.

Powiat sieradzki – położony jest w zachodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Sieradz. Powiat sieradzki graniczy z 8 powiatami: od północy z powiatem tureckim (woj. wielkopolskie), od północnego wschodu z powiatem poddębickim, od wschodu z powiatem zduńskowolskim, od południowego wschodu z powiatem łaskim, od południa z powiatami wieluńskim i wieruszowskim, a od zachodu z powiatem ostrzeszowskim (woj. wielkopolskie) i powiatem kaliskim (woj. wielkopolskie). Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Sieradz, Gminy miejsko-wiejskie: Błaszki, Warta, Złoczew, Gminy wiejskie: Brąszewice, Brzeźnio, Burzenin, Goszczanów, Klonowa, Sieradz, Wróblew.

Powiat skierniewicki – położony jest w północno-wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Skierniewice. Powiat skierniewicki graniczy z 7 powiatami: w centralnej części z miastem Skierniewice, od północy z powiatem sochaczewskim (woj. mazowieckie), od wschodu z powiatem żyrardowskim (woj. mazowieckie), od południowego wschodu z powiatem rawskim, od południa z powiatem tomaszowskim, od zachodu z powiatem brzezińskim, a od północnego zachodu z powiatem łowickim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Bolimów, Gminy wiejskie: Głuchów, Godzianów, Kowiesy, Lipce Reymontowskie, Maków, Nowy Kawęczyn, Skierniewice, Słupia.

Powiat tomaszowski – położony jest we wschodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Tomaszów Mazowiecki. Powiat tomaszowski graniczy z 8 powiatami: od północy z powiatem skierniewickim, od północnego wschodu z powiatem rawskim, od wschodu z powiatami grójeckim (woj. mazowieckie) i przysuskim (woj. mazowieckie), od południowego wschodu i południa z powiatem opoczyńskim, od południowego zachodu z powiatem piotrkowskim, a od północnego zachodu z powiatami łódzkim wschodnim i brzezińskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Tomaszów Mazowiecki, Gminy wiejskie: Będków, Budziszewice, Czerniewice, Inowódz, Lubochnia, Rokiciny, Rzeczyc, Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Żelechlinek.

Powiat wieluński – położony jest w południowo-zachodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Wieluń. Powiat wieluński graniczy z 7 powiatami: od północy z powiatem sieradzkim, od północnego wschodu z powiatem łaskim i bełchatowskim, od wschodu z powiatem pajęczańskim, od południa z powiatami kłobuckim (woj. śląskie) i oleskim (woj. opolskie), a od zachodu z powiatem wieruszowskim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gmina miejsko-wiejska: Wieluń, Gminy wiejskie: Biała, Czarnożyły, Konopnica, Mokrsko, Osjaków, Ostrówek, Pątnów, Skomlin i Wierzchlas.

Powiat wieruszowski – położony jest w południowo-zachodniej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Wieruszów. Powiat wieruszowski graniczy z 6 powiatami: od północy z powiatami ostrzeszowskim (woj. wielkopolskie) i sieradzkim, od wschodu z powiatem wieluńskim, od południa z powiatami oleskim (woj. opolskie) i kluczborskim (woj. opolskie), a od zachodu z powiatem kępińskim (woj. wielkopolskie). Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejsko-wiejskie: Wieruszów, Lututów, Gminy wiejskie: Bolesławiec, Czastary, Galewice, Łubnice, Sokolniki.

Powiat zduńskowolski – położony jest w centralnej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Zduńska Wola. Powiat zduńskowolski graniczy z 3 powiatami: od północy z powiatem poddębickim, od wschodu z powiatem łaskim, a od zachodu z powiatem sieradzkim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Zduńska Wola, Gminy miejsko-wiejskie: Szadek, Gminy wiejskie: Zapolice, Zduńska Wola.

Powiat zgierski – położony jest w centralnej części województwa. Jego siedzibą jest miasto Zgierz. Powiat zgierski graniczy z 7 powiatami: od północy z powiatami łęczyckim i łowickim, od wschodu z powiatem brzezińskim, od południa z powiatem łódzkim wschodnim, miastem Łodzią i powiatem pabianickim, a od zachodu z powiatem poddębickim. Gminy leżące na terenie powiatu: Gminy miejskie: Głowno, Ozorków, Zgierz, Gminy miejsko-wiejskie: Aleksandrów Łódzki, Stryków, Gminy wiejskie: Głowno, Ozorków, Parzęczew, Zgierz.

II. 3 pkt. 2.3 Informacje społeczne i demograficzne – aktualizacja danych

W poniższych tabelach zostały przedstawione najważniejsze dane dotyczące poszczególnych powiatów Województwa Łódzkiego wykorzystane przy opracowaniu niniejszej aktualizacji planu transportowego.

Tabela II-1 - cz.1 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

	m. Łódź	m. Piotrków Trybunalski	m. Skierniewice	Bełchatowski	Brzeziński	Kutnowski
Obszar [km ²]	293	67	35	968	359	887
% powierzchni województwa	1,61	0,37	0,19	5,31	1,97	4,87
Liczba gmin				8	5	11
Liczba mieszkańców [ogółem]	672 185	72 250	47 655	112 443	30 648	95 516
W wieku przedprodukcyjnym	87 103	10 446	7 589	18 002	4 630	12 878
W wieku produkcyjnym	390 162	43 452	28 468	71 117	19 051	58 580
W wieku poprodukcyjnym	194 920	18 352	11 598	23 324	6 967	24 058
Gęstość zaludnienia [os./km ²]	2 292	1 075	1 377	116	85	108
Przyrost naturalny [na 1000 osób]	-7,75	-7,63	-3,44	-1,83	-6,79	-8,61
Saldo migracji [os./rok]	-1 377	-356	-221	-181	55	-241
Aktywność zawodowa [% na 1000 osób]	65,6	54,3	40,5	49,7	24,5	42,3
Przeciętne wynagrodzenie brutto [Polska = 100]	99,8	80,1	84,9	126,8	74,5	86,7
Stopa bezrobocia [Polska = 100]	95,2	96,8	101,6	87,3	119	130,2
Relacja wskaźnika motoryzacji [woj. Łódzkie = 100]	93,7	91,4	88,4	101,5	113,1	107,7

Tabela II-2 - cz.2 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

	Łaski	Łęczycki	Łowicki	Łódzki Wschodni	Opoczyński	Pabianicki
Obszar [km ²]	618	773	988	500	1040	492
% powierzchni województwa	3,39	4,24	5,42	2,74	5,71	2,70
Liczba gmin	5	8	10	6	8	7
Liczba mieszkańców [ogółem]	49 736	49 286	77 614	72 565	75 524	118 941
W wieku przedprodukcyjnym	7 167	6 957	11 429	11 501	12 023	17 038
W wieku produkcyjnym	31 171	30 467	48 031	45 480	47 422	72 236
W wieku poprodukcyjnym	11 398	11 862	18 154	15 584	16 079	29 667
Gęstość zaludnienia [os./km ²]	80	64	79	145	73	242
Przyrost naturalny [na 1000 osób]	-5,96	-6,86	-5,67	-3,85	-5,93	-6,97
Saldo migracji [os./rok]	68	-126	-150	601	-222	549
Aktywność zawodowa [% na 1000 osób]	25,2	29,7	27,7	36,0	28,6	39,4
Przeciętne wynagrodzenie brutto [Polska = 100]	75,4	87,3	80,8	80,1	78,6	84,6
Stopa bezrobocia [Polska = 100]	127	96,8	87,3	104,8	107,9	107,9
Relacja wskaźnika motoryzacji [woj. Łódzkie = 100]	117,2	116,2	103,2	112,0	91,8	100,6

Tabela II-3 - cz.3 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

	Pajęczański	Piotrkowski	Poddębicki	Radomszczański	Rawski	Sieradzki
Obszar [km ²]	804	1429	881	1443	646	1491
% powierzchni województwa	4,41	7,84	4,84	7,92	3,55	8,18
Liczba gmin	8	11	6	14	6	11
Liczba mieszkańców [ogółem]	50 952	91 208	40 906	111 696	48 385	116 918
W wieku przedprodukcyjnym	7 273	14 670	5 959	15 581	7 645	17 396
W wieku produkcyjnym	32 272	57 538	25 451	69 800	29 883	73 471
W wieku poprodukcyjnym	11 407	19 000	9 496	26 315	10 857	26 051

Gęstość zaludnienia [os./km ²]	63	64	46	77	75	78
Przyrost naturalny [na 1000 osób]	-5,40	-4,70	-6,02	-6,99	-2,74	-4,39
Saldo migracji [os./rok]	-95	196	0	-228	-127	-365
Aktywność zawodowa [% na 1000 osób]	24,8	22,7	29,5	35,2	31,5	31,8
Przeciętne wynagrodzenie brutto [Polska = 100]	82,8	77,0	103,0	79,1	81,6	85,8
Stopa bezrobocia [Polska = 100]	127	90,5	107,9	88,9	58,7	93,7
Relacja wskaźnika motoryzacji [woj. Łódzkie = 100]	100,5	98,5	110,2	99,6	107,5	110,1

Tabela II-4 - cz.4 Charakterystyka powiatów wchodzących w skład województwa łódzkiego

	Skierniewicki	Tomaszowski	Wieluński	Wieruszowski	Zduńskowolski	Zgierski
Obszar [km ²]	753	1025	926	577	369	855
% powierzchni województwa	4,13	5,63	5,08	3,17	2,03	4,69
Liczba gmin	9	11	10	7	4	9
Liczba mieszkańców [ogółem]	38 173	115 735	75 736	41 984	66 064	165 850
W wieku przedprodukcyjnym	6 237	17 345	11 158	6 499	9 823	24 540
W wieku produkcyjnym	23 895	70 687	47 480	26 760	41 207	10 1505
W wieku poprodukcyjnym	8 041	27 703	17 098	8 725	15 034	39 805
Gęstość zaludnienia [os./km ²]	51	113	82	73	179	194
Przyrost naturalny [na 1000 osób]	-4,35	-6,91	-4,98	-3,78	-3,50	-5,69
Saldo migracji [os./rok]	78	-146	-131	5	-114	716
Aktywność zawodowa [% na 1000 osób]	20,5	38,2	31,2	38,5	38,6	37,8
Przeciętne wynagrodzenie brutto [Polska = 100]	80,6	81,0	78,6	75,4	79,3	92,0
Stopa bezrobocia [Polska = 100]	63,5	123,8	98,4	77,8	111,1	101,6
Relacja wskaźnika motoryzacji [woj. Łódzkie = 100]	108,9	96,3	102,4	115,3	102,6	95,2

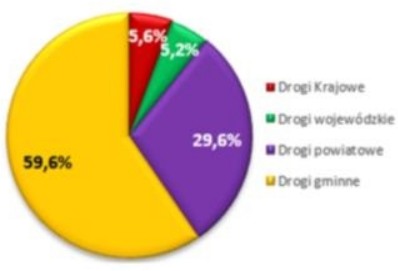
Źródło: opracowanie UMWŁ na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS – 2020 rok

II. 4 pkt. 2.4 Infrastruktura transportowa – zmiana punktu**II. 4.1 pkt. 2.4.1 Sieć drogowa – zmiana punktu**

Przez obszar województwa przebiegają istniejące i planowane drogi, uwzględnione w ramach nowego projektu Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) [Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 14 grudnia 2021 r. nr COM/2021/812 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zmieniające Rozporządzenie (UE) 2021/1153 i Rozporządzenie (UE) 913-201 oraz uchylające Rozporządzenie (UE) 1315/2013]. W sieci bazowej są to: autostrada A1 Gdańsk - Łódź - Gorzyczki - (Czechy), autostrada A2 (Niemcy) - Świecko - Łódź - Warszawa - Kukuryki (Białoruś) oraz droga ekspresowa S8 na odc. Łódź - Wrocław. W sieci kompleksowej znalazły się: droga ekspresowa S8 na odc. Piotrków Tryb. - Warszawa, S12 Piotrków Tryb. - Radom, S14 Zachodnia Obwodnica Łodzi, S74 Sulejów - Kielce oraz łącznik pomiędzy A1 (Łódź) i S8 (Tomaszów Maz.).

Łódzkie jest relatywnie dobrze wyposażone w drogi publiczne i w 2020 r. zajmowało 7 miejsce w kraju, zarówno pod względem ich długości jak i gęstości.

Tabela II-5 - Drogi publiczne w województwie łódzkim w 2020 r. Źródło: GUS

Kategoria dróg	Łączna długość [km]	Gęstość [km/100 km ²]	Udział [%]
Drogi publiczne ogółem	26 297,5	144,3	
Drogi krajowe	1 485,7	8,1	
– autostrady	226,2	1,2	
– drogi ekspresowe	223,0	1,2	
Drogi wojewódzkie	1 360,2	7,5	
Drogi powiatowe	7 790,2	42,8	
Drogi gminne	15 661,4	86,0	

Poza autostradami i drogami ekspresowymi, przez województwo przebiegają ważne drogi krajowe nr 91, 92, 12, 74 pełniące znaczącą rolę w powiązaniach międzyregionalnych. Zarówno pod względem długości jak i gęstości dróg krajowych Łódzkie zajmowało w 2020 r. 3 miejsce w kraju.

Uzupełnienie sieci dróg krajowych stanowią drogi wojewódzkie, które w związku z gęstą siecią dróg krajowych charakteryzuje niewielka długość i gęstość, odpowiednio na 14 i 15 miejscu w kraju.

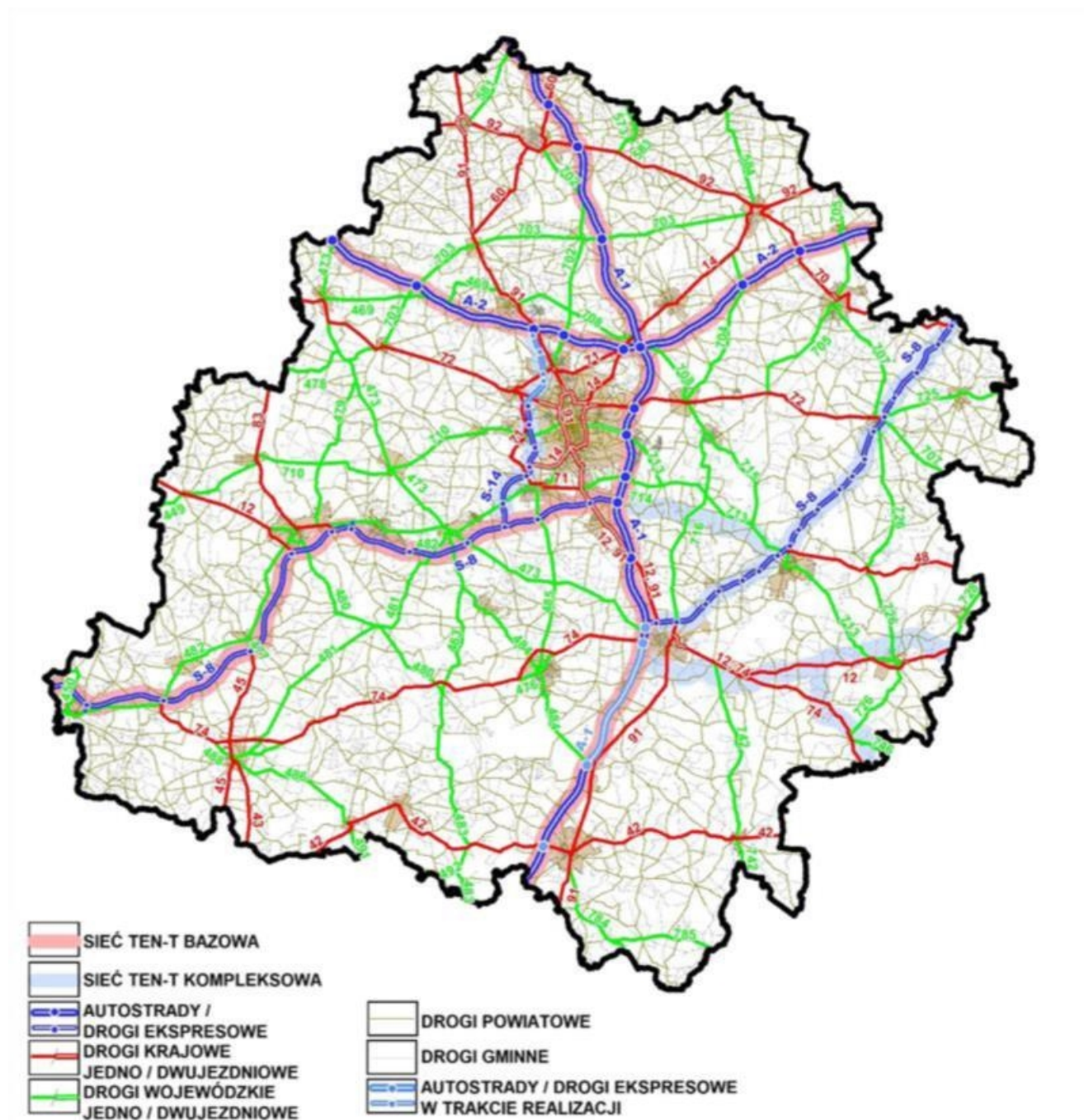
Województwo posiada relatywnie dobrze rozwiniętą sieć dróg powiatowych i gminnych, które łącznie zarówno pod względem długości i gęstości lokowały Łódzkie na 7 miejscu w kraju.

Łódzkie charakteryzuje się znaczącym w skali kraju obciążeniem ruchem. Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 [*Generalny Pomiar Ruchu przeprowadza się w cyklach 5 letnich na istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem odcinków zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu (Łódź, Piotrków Tryb., Skierniewice). Ze względu na ograniczenia w ruchu wprowadzone przez pandemię Covid-19 część pomiarów zaplanowanych na 2020 r. zostało przeniesionych na 2021 r. aby zapewnić odpowiednią wiarygodność i przydatność zebranych danych*] zarówno pod względem średniego dobowego obciążenia ruchem dróg krajowych jak i wojewódzkich województwo zajmowało kolejno 5 i 6 miejsce w kraju.

Tabela II-6 - Obciążenie ruchem dróg w województwie łódzkim wg Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021. Źródło: GDDKiA

Kategoria dróg	średnie dobowe obciążenie ruchem [poj./dobę]	Najbardziej obciążone drogi
Drogi krajowe	16 030	A1, A2, S8, odc. dr. nr 1 (dwujezdniowe), 12, 91.
Drogi wojewódzkie	4 809	<u>zamiejskie:</u> pow. 10 000 poj./dobę - odc. dr. nr 482, 702, 710, pow. 5 000 poj./dobę - odc. dr. nr 469, 482, 483, 484, 485, 702, 703, 707, 713, 714, 715, 716, 725. <u>przebiegające przez miasta:</u> pow. 10 000 poj./dobę - Bełchatów (odc. dr. nr 485, 484), Zgierz (odc. dr. nr 702), Konstantynów Łódzki (odc. dr. nr 710), Koluszki (odc. dr. nr 715), Brzeziny (odc. dr. nr 715), Opoczno (odc. dr. Nr 713), Tomaszów Maz. (odc. dr. Nr 713), Łask (odc. dr. Nr 482), Łęczyca (odc. dr. Nr 703), Sieradz (odc. dr. Nr 482).

Obecnie w województwie trwa realizacja strategicznych elementów układu drogowego, w tym budowa ostatnich odcinków autostrady A1 Piotrków Tryb. - Kamieńsk, usprawniającej ruch na kierunku północ - południe oraz drogi ekspresowej S14 Łódź Teofilów – DK91 w miejscowości Słowik (z pominięciem części węzłów oraz odc. w. „Emilia” – DK91), stanowiącej domknięcie Zachodniej Obwodnicy Łodzi, odciążającej od ruchu tranzytowego miasta aglomeracji łódzkiej. Prowadzone są także liczne inwestycje polegające na rozbudowie dróg wojewódzkich w zakresie dostosowania parametrów technicznych do potrzeb transportowych oraz odnowie nawierzchni w ramach bieżącego utrzymania.



Rysunek II-1 - Układ drogowy w województwie łódzkim w 2022 r. Opracowanie: BPPWL

II. 4.2 pkt. 2.4.2 Sieć kolejowa – zmiana punktu

W ramach nowego projektu Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T przez obszar województwa przebiegają istniejące i planowane linie kolejowe. W sieci bazowej są to: preferencyjne dla ruchu pasażerskiego linie E65/CE65 Zebrzydowice - Katowice - Zawiercie - Centralna Magistrala Kolejowa - Warszawa - Tczew - Gdynia i linia kolei dużych prędkości Warszawa - Centralny Port Komunikacyjny - Łódź - Poznań/Wrocław wraz z linią kolejową Nr 25 na odcinku Łódź – Centralna Magistrala Kolejowa (LK 4) oraz preferencyjne dla ruchu towarowego linie CE65 Zwardoń - Chorzów Batory - Zduńska Wola Karsznice - Tczew - Gdynia, E20/CE20 Kunowice - Poznań - Kutno - Warszawa - Terespol, CE20 Łowicz - Skierniewice – Łuków, C65/2 Chorzew Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie – Czechowice-Dziedzice, C65/1 Zduńska Wola Karsznice - Łódź Olechów – Skierniewice stanowiąca łącznik pomiędzy liniami CE20 (Skierniewice) i CE65 (Zduńska Wola Karsznice) oraz linia kolejowa Nr 14 Zduńska Wola – Kalisz – Głogów. W sieci kompleksowej jest linia Nr 25 na odc. Opoczno - gr. woj. świętokrzyskiego.

Łódzkie charakteryzuje się stosunkowo słabo rozwiniętą siecią kolejową i w 2020 r. zajmowało pod względem długości oraz gęstości linii kolejowych odpowiednio 10 i 11 miejsce w kraju. 36,4% sieci kolejowej w województwie stanowiły linie jednotorowe [Nr 15 na odcinku Zgierz - Bednary, Nr 16 na Łódź Widzew - Kutno, Nr 22 Tomaszów Mazowiecki - Radom, Nr 24 p Trybunalski - Belchatów - Zarzecze, Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko-Kamienna, Nr 33 Kutno - Płock, Nr 53 Tomaszów Mazowiecki - Spała, Nr 146 Wyczerpy - Chorzew Siemkowice oraz Nr 181 Herby Nowe - Oleśnica], natomiast 7,1% linie niezelektryfikowane [Nr 24 Piotrków Trybunalski - Belchatów - Zarzecze, Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Opoczno - Skarżysko-Kamienna oraz Nr 53 Tomaszów Mazowiecki - Spała].

Tabela II-7 - Linie kolejowe w województwie łódzkim w 2020 r. Źródło: GUS

Kategoria linii	Łączna długość [km]	Gęstość [km/100 km ²]	Udział [%]
Linie kolejowe ogółem	1 079	5,9	100
□ jednotorowe	393,0	2,1	36,4
□ niezelektryfikowane	77,0	0,4	7,1

Spśród 46 miast Łódzkiego, aż 17 nie posiada dostępu do linii kolejowych [Aleksandrów Łódzki, Biała Rawska, Brzeziny, Konstantynów Łódzki, Krośnice, Lututów, Pajęczno, Piątek, Przedbórz, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sulejów, Tuszyn, Uniejów, Warta, Żelów, Złoczew], a kolejne 4 (Belchatów, Działoszyn, Poddębice, Szadek) leżą przy liniach kolejowych, po których nie jest prowadzony regularny ruch pasażerski. Ponadto, 2 miasta w południowo-zachodniej części województwa (Wieluń, Wieruszów) mają dostęp do połączeń kolejowych, ale łącząca je linia kolejowa nie jest powiązana z resztą sieci kolejowej województwa.

Dzięki realizacji prac budowlano-modernizacyjnych na wielu kluczowych odcinkach linii kolejowych, sukcesywnie poprawia się stan techniczny infrastruktury w regionie, zarówno liniowej, jak i o charakterze punktowym, w tym stacji i przystanków kolejowych oraz infrastruktury służącej obsłudze pasażerów. Do odcinków o najlepszych parametrach technicznych można zaliczyć linie, na których w ostatnich latach realizowano prace, a maksymalne prędkości kształtują się na poziomie powyżej 120 km/h: Nr 1 Warszawa Centralna - Katowice (120 - 160 km/h), Nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice (większość linii 160 km/h), Nr 4 Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (160 km/h oraz 200 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Idzikowice), Nr 11 Skierniewice - Łowicz Główny na odcinku Bełchów - Łowicz Główny (120 - 160 km/h), Nr 15 Bednary - Łódź Kaliska na odcinku Zgierz - Łódź Kaliska (120 km/h), Nr 16 Łódź Widzew - Kutno, na odcinku Łódź Widzew - Łęczyca, Nr 14 Łódź Kaliska - Tuplice na odcinku Łódź Zduńska Wola - Kalisz (120 km/h), Nr 17 Łódź Fabryczna - Koluszki (120 - 160 km/h), Nr 18 Kutno - Piła (120 km/h), Nr 25 Łódź Kaliska - Dębica na odcinku Słotwiny - Tomaszów Mazowiecki (120 km/h) oraz krótkie odcinki na liniach kolejowych Nr 131 Chorzów Batory - Tczew i Nr 22 Tomaszów Mazowiecki - Radom (tor nieparzysty na odcinku Radzice - Radom).

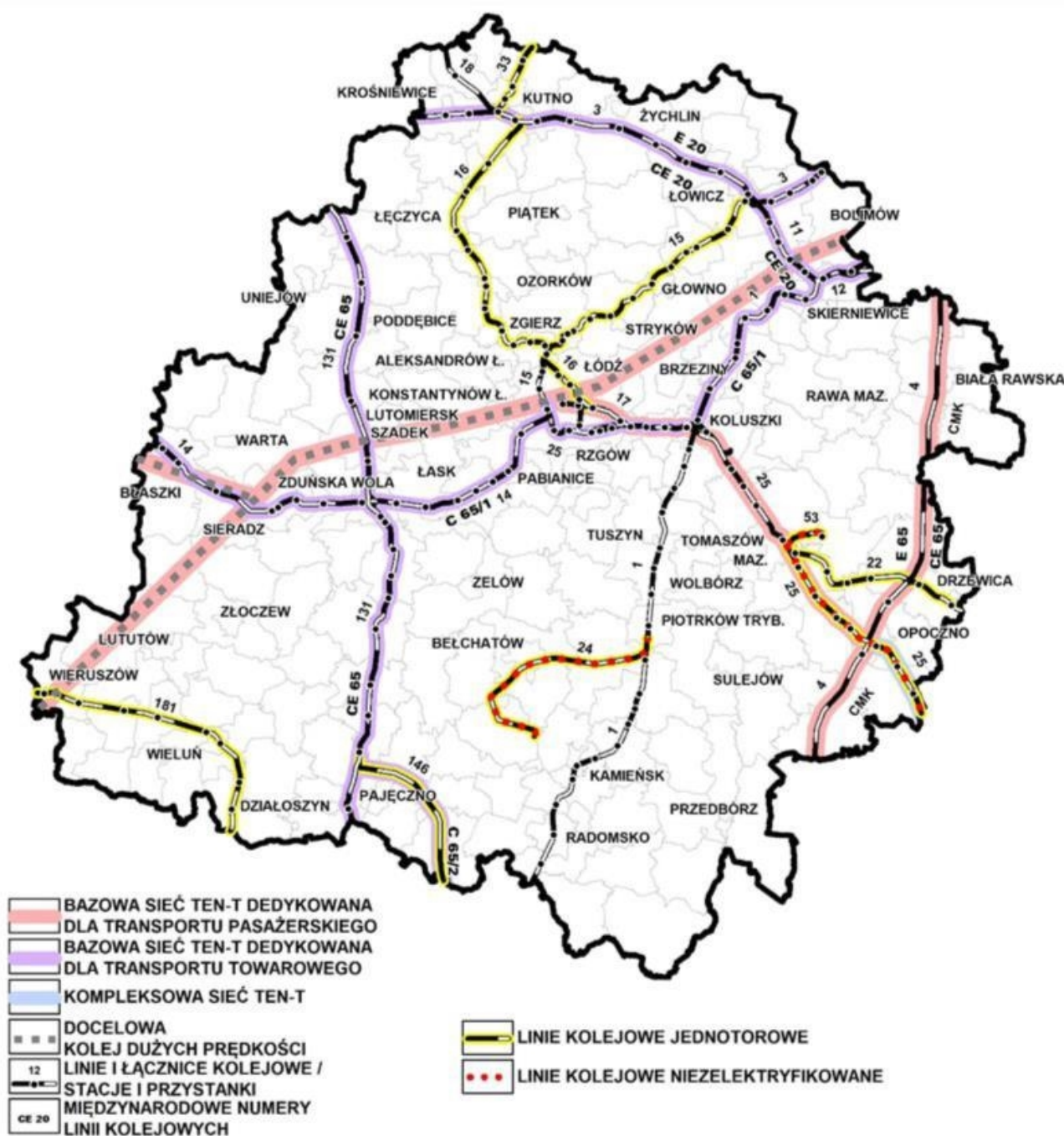
Najniższymi prędkościami szlakowymi, poniżej 80 km/h, charakteryzują się odcinki linii kolejowych: Nr 12 Skierniewice - Łuków, Nr 131 Chorzów Batory - Tczew na odcinku Zduńska Wola Karsznice - Poddębice (tor parzysty), Nr 22 Tomaszów Mazowiecki - Radom na odcinku Radzice - Radom (tor parzysty), Nr 24 Piotrków Trybunalski - Zarzecze (brak ruchu pasażerskiego) oraz Nr 53 Tomaszów Mazowiecki - Spała.

Biorąc pod uwagę poziom wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowych z obszaru województwa łódzkiego, największe wartości charakteryzują linie o największym natężeniu ruchu oraz odcinki jednotorowe, które stanowią „wąskie gardła”, w tym przede wszystkim linie kolejowe: Nr 1 Warszawa Centralna - Katowice na odcinkach Radziwiłłów Mazowiecki - Skierniewice (52% - 55%) i Płyćwia - Rogów (46% - 57%), Nr 11 Skierniewice - Łowicz Główny na odcinku Skierniewice - Bełchów (57% - 59%), Nr 15 Bednary - Łódź Kaliska na odcinku Łowicz Przedmieście - Zgierz (wykorzystanie od 79% do 47%), Nr 16 Łódź Widzew - Kutno na odcinkach Zgierz - Zgierz Kontrewers (90%) i Ozorków - Witonia (54% - 59%), Nr 22 Tomaszów Mazowiecki - Radom na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Radzice (58% - 64%), Nr 33 Płock - Brodnica na odcinku Florek - Strzelce Kujawskie (84%) oraz stacja Łódź Widzew (do 63%).

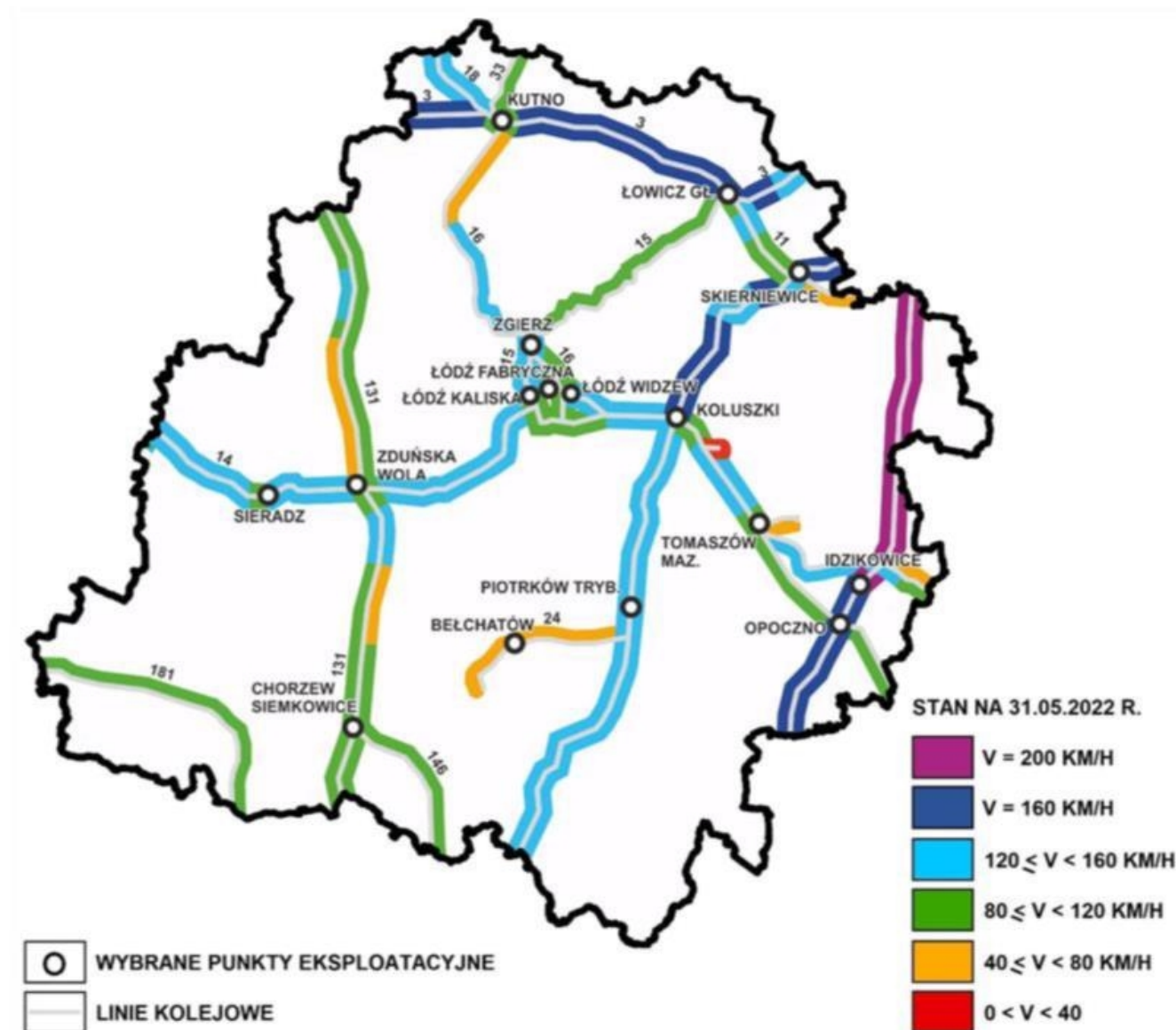
Obecnie w województwie trwają prace na kluczowych liniach kolejowych, w tym: nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice (przebudowa dla zwiększenia przepustowości infrastruktury i zachowania wysokich parametrów technicznych), nr 4 Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (m.in. prace zwiększające bezpieczeństwo i pozwalające w przyszłości przystosować linię do prędkości powyżej 200 km/h), oraz nr 131 na odcinku Chorzów Batory - Zduńska Wola. W trakcie realizacji pozostają także przedsięwzięcia prowadzące do udrożnienia Łódzkiego Węzła Kolejowego, w tym budowa tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, łączącego stację Łódź Fabryczna

z linią kolejową Nr 15 oraz stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec wraz z trzema przystankami pośrednimi oraz kompleksowa modernizacja stacji Łódź Kaliska wraz z uruchomieniem wiaduktu wschodniego. W ramach zwiększenia dostępności do transportu kolejowego, wybudowano nowe i zmodernizowano istniejące stacje i przystanki (m.in.: Łódź Retkinia, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Warszawska), a także przebudowywana jest infrastruktura dworcowa służąca pasażerom (m.in.: Łódź Kaliska, Koluszki, Skierniewice, Rogów).

W zakresie systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wdrażany jest on na linii Nr E20 Kunowice - Poznań - Kutno - Łowicz - Warszawa - Łuków - Terespol (LK 3) oraz na linii Warszawa - Skierniewice - Koluszki - Łódź (LK 1, LK 17). Dodatkowo trwają prace przygotowawcze dla zabudowy systemu do poziomu 2 na Centralnej Magistrali Kolejowej (LK 4), w wyniku czego nastąpi podniesienie prędkości do 250 km/h. Realizowane prace pozwolą na podniesienie jakości infrastruktury, skrócenie czasu podróży pociągami, zniwelowanie „wąskich gardeł” na sieci kolejowej, zwiększenie przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego.



Rysunek II-2 - Układ kolejowy w województwie łódzkim w 2022 r. Opracowanie: BPPWŁ



Rysunek II-3 - Maksymalne prędkości na liniach kolejowych w województwie łódzkim – stan na 31.05.2022 r. Opracowanie: BPPWŁ na podstawie PKP Polskie Linie Kolejowe

II. 5 pkt. 2.5 Aktualna sieć komunikacyjna – zmiana punktu i dodanie nowego punktu

II. 5.1 pkt 2.5.1 Linie kolejowe – zmiana punktu

W odniesieniu do kolejowych linii komunikacyjnych objętych aktualnym rozkładem jazdy pociągów, obsługujących połączenia użyteczności publicznej na sieci kolejowej na terenie Województwa Łódzkiego to jest on publikowany na stronach internetowych przez krajowego zarządcę infrastruktury Polskie Linie Kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przez operatorów kolejowych, z którymi organizator ma zawarte umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym tj. Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o. oraz POLREGIO S.A.

Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które zostały uruchomione przez Województwo Łódzkie w kolejowych przewozach pasażerskich w roku 2022:

a) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.

Tabela II-8 - Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022 – Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.

Lp.	Linia komunikacyjna
1	Łódź Kaliska – Sieradz - Poznań Główny
2	Łódź Kaliska - Łowicz Główny
3	Łódź Kaliska – Kutno - Toruń
4	Łódź Widzew - Zgierz
5	Łódź Kaliska - Łódź Widzew
6	Łódź Widzew – Łódź Chojny przez Łódź Olechów
7	Łódź Fabryczna – Łódź Widzew
8	Łódź Widzew – Skierniewice/ Warszawa Wschodnia
9	Koluszki - Radomsko
10	Koluszki – Tomaszów Mazowiecki
11	Tomaszów Mazowiecki – Radom
12	Tomaszów Mazowiecki – Spała
13	Kutno - Skierniewice

b) POLREGIO S.A.

Tabela II-9 - Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022 – POLREGIO S.A.

Lp.	Linia komunikacyjna
1.	Łódź Fabryczna/ Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia
2.	Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia (przez Łódź Olechów Wschód, Łódź Fabryczna, Koluszki)
3.	Łódź Fabryczna – Warszawa Centralna
4.	Łódź Kaliska – Warszawa Centralna (przez Łódź Olechów Wschód, Łódź Fabryczna, Koluszki)
5.	Łódź Kaliska – Warszawa Główna (przez Łódź Olechów Wschód, Łódź Fabryczna, Koluszki)
6.	Łódź Fabryczna – Warszawa Główna
7.	Łódź Fabryczna – Radomsko (przez Łódź Widzew, Żakowice Płd., Koluszki) – gr. Województwa Bobry – (Częstochowa)
8.	Łódź Kaliska – Radomsko (przez Łódź Olechów Wschód, Łódź Fabryczna, Koluszki) – gr. Województwa Bobry – (Częstochowa)
9.	Łódź Fabryczna – Piotrków Trybunalski (przez Koluszki)
10.	Piotrków Trybunalski – gr. Województwa Bobry – (Częstochowa)
11.	Radomsko – gr. Województwa Bobry – (Częstochowa)
12.	Łódź Fabryczna / Łódź Kaliska – gr. Województwa Skalmierz – (Poznań Gł.)
13.	Tomaszów Mazowiecki - Łódź Fabryczna (przez Łódź Widzew z pominięciem stacji Koluszki)
14.	Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki (przez Łódź Widzew, Żakowice Płd., Koluszki)
15.	Koluszki – Opoczno
16.	Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – gr. Województwa Petrykozy (Skarżysko Kamienna)
17.	Tomaszów Mazowiecki – Koluszki
18.	(Skarżysko Kamienna) gr. Województwa Petrykozy - Opoczno – Łódź Kaliska (przez Koluszki, Żakowice Płd. Łódź Widzew)
19.	Wieluń Dąbrowa – gr. Województwa Dietrichy – (Tarnowskie Góry)

II. 5.2 pkt. 2.5.2 Linie autobusowe – zmiana punktu

Marszałek Województwa Łódzkiego wydał 215 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla 54 przewoźników (stan na dzień 31 grudnia 2021 r.)

Wydane zezwolenia uprawniają łącznie do wykonywania 1134 kursów. Liczba kursów może ulec zmianie w zależności od składanych przez przewoźników wniosków o wydanie, zmianę lub wygaszenie zezwoleń. Dobową liczbę kursów wykonywanych (co najmniej) w dni szkolne, rozpoczynających się i kończących w powiatach województwa łódzkiego, przedstawia poniższa tabela.

Tabela II 10 Liczba kursów (dzień szkolny) rozpoczynających się i kończących w powiatach województwa łódzkiego Źródło: opracowanie UMWŁ

	m. Łódź	m. Piotrków T.	m. Skierniewice	bełchatowski	brzeziński	kutnowski	łaski	łęczycki	łowicki	łódzki wsch.	opoczyński	pabianicki	pajęczański	piotrkowski	poddębicki	radomszczański	rawski	sieradzki	skierniewicki	tomaszowski	wieluński	wieruszowski	zduńskowolski	zgierski
m. Łódź		28		27	7	23		44	12	18				1	13	54					38	8		
m. Piotrków T.	29			22						2	7						7				22			
m. Skierniewice					9				42								23		3	1				
bełchatowski	25	22					1					1	20	2		1						2		
brzeziński	7		10						1	40							7							6
kutnowski	22							36																7
łaski															1			2						22
łęczycki	37					34			1						5									10
łowicki	10		44		1			1																15
łódzki wsch.	18	2		40													1			34				
opoczyński		7																		5				
pabianicki				1																				
pajęczański	1			20												13		1			20			
piotrkowski	13			2												4								
poddębicki	56						1	6										24						8
radomszczański		7		2									12	4										
rawski			24		7															11				
sieradzki							2						1		25						18	3	25	
skierniewicki			5																					
tomaszowski	38	22								34	5						10							
wieluński	11			1									24					19				24		
wieruszowski	1																	1			20			
zduńskowolski							23								8			25						
zgierski					5	7		11	10															

W ramach przewozów autobusowych użyteczności publicznej od września 2019 roku funkcjonuje szereg nowych połączeń, komunikujących różne obszary województwa, przy czym sytuacja jest dynamiczna, a województwo dąży do rozwoju linii autobusowych na swoim terenie. Połączenia autobusowe, organizowane przez województwo łódzkie, obejmowały dużą część regionu, a na sieci działało dziewięciu operatorów.

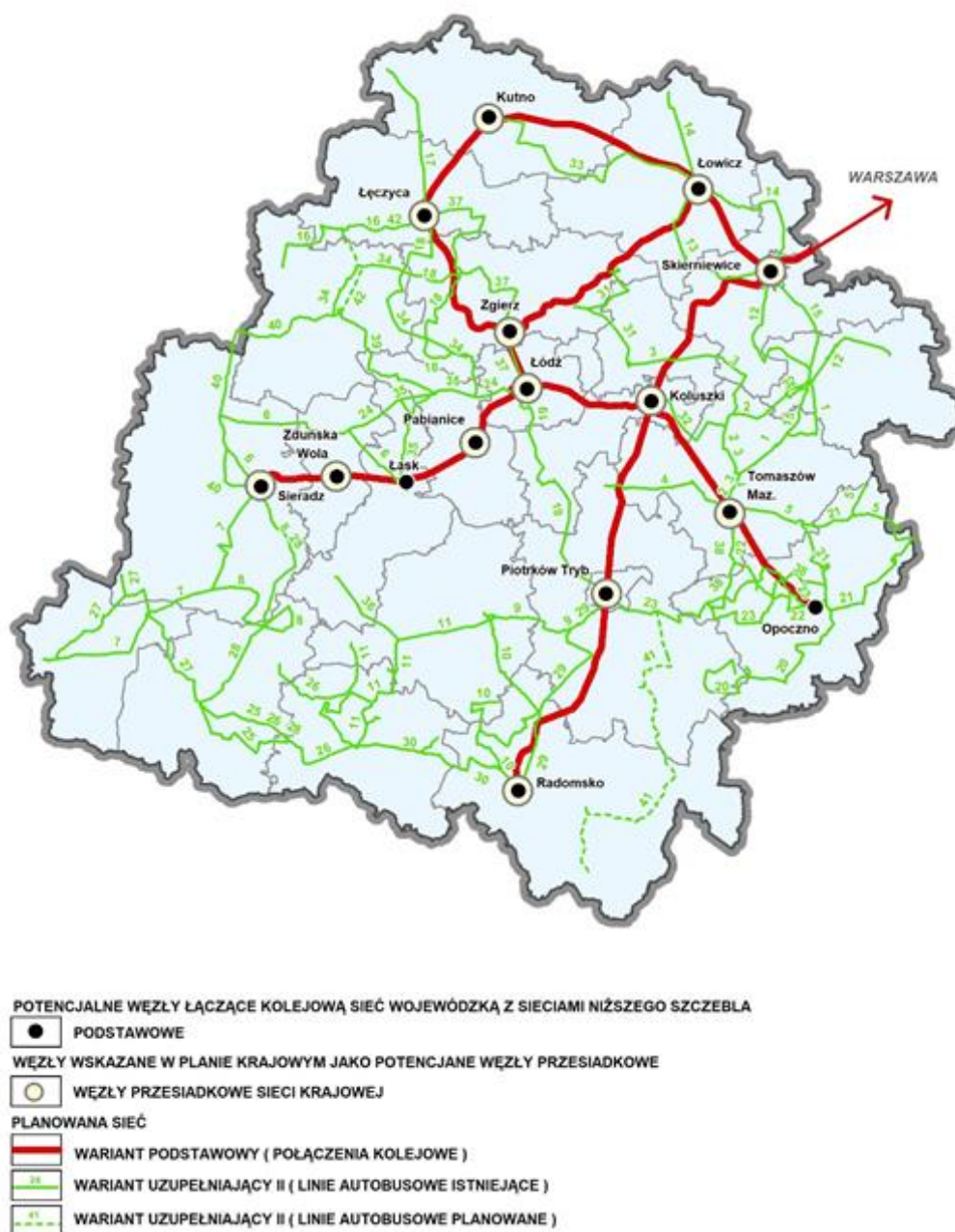
W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego komunikacja autobusowa została uwzględniona jako uzupełnienie siatki kolejowej, przewidziana do funkcjonowania w wariancie sieci komunikacyjnej określonym jako wariant II uzupełniający.

Wyznaczone trasy stanowią osie transportu wojewódzkiego, do którego powinien być dołączony transport powiatowy i lokalny. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego w wariancie II uzupełniającym ma charakter skoncentrowany.

Tabela II-11 - Wykaz linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które zostały uruchomione przez województwo łódzkie korzystając z dofinansowania ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Źródło: opracowanie UMWŁ

LP	OPIS LINII KOMUNIKACYJNEJ	NUMER LINII NA MAPIE
1	Tomaszów Maz. -Chociw- Rawa Maz.	nr 1
2	Tomaszów Maz. -Żelechlinek- Rawa Maz.	nr 2
3	Tomaszów Maz. - Głuchów - Brzeziny	nr 3
4	Tomaszów Maz. - Będków- Czarnocin	nr 4

5	Brudzewice - Gapinin -Tomaszów Maz.	nr 5
6	Sieradz -Szadek – Łask	nr 6
7	Sieradz -Lututów- Wieruszów	nr 7
8	Sieradz - Burzenin - Złoczew	nr 8
9	Bełchatów -Wola Krzysztoporska - Piotrków Tryb.	nr 9
10	Bełchatów-Kalisko - Radomsko	nr 10
11	Bełchatów-Szczerców -Rusiec	nr 11
12	Skierniewice -Rawa Maz. - Biała Rawska	nr 12
13	Skierniewice -Łyszkowice - Łowicz	nr 13
14	Skierniewice -Łowicz - Kiernoza	nr 14
15	Skierniewice- Rawa Maz. - Czerniewice	nr 15
16	Łęczyca - Świnice Warckie - Uniejów	nr 16
17	Łęczyca - Krośniewice - Dąbrowice	nr 17
18	Łęczyca - Ozorków-Aleksandrów Łódzki	nr 18
19	Piotrków Tryb. - Tuszyn - Łódź	nr 19
20	Opoczno - Przyłęk - Ciechomin	nr 20
21	Opoczno - Inowłódz - Opoczno	nr 21
22	Opoczno - Sławno - Tomaszów Maz.	nr 22
23	Opoczno - Kałek - Piotrków Tryb.	nr 23
24	Szadek - Wodzierady - Łódź	nr 24
25	Wieluń -Strugi – Wieluń	nr 25
26	Wieluń- Pajęczno - Osjaków	nr 26
27	Wieruszów - Lututów - Wieluń	nr 27
28	Działoszyn - Wieluń - Sieradz	nr 28
29	Piotrków Tryb. - Rozprza - Radomsko	nr 29
30	Pajęczno -Strzelce Wielkie- Radomsko	nr 30
31	Brzeziny-Stryków- Głowno	nr 31
32	Rawa Maz. – Żelechlinek - Koluszki	nr 32
33	Łowicz - Wola Kałkowa - Kutno	nr 33
34	Poddębice - Wartkowice - Aleksandrów Łódzki	nr 34
35	Aleksandrów Łódzki – Lutomiersk - Łask	nr 35
36	Szczerców - Chociw - Widawa	nr 36
37	Łęczyca - Parzyce -Łódź	nr 37
38	Opoczno - Bukowiec nad Pilicą-Tomaszów Mazowiecki	nr 38
39	Poddębice - Puczniew - Lutomiersk	nr 39
40	Sieradz - Ostrów Wrecki - Poddębice	nr 40



Rysunek II - 4 Sieć połączeń autobusowych Województwa Łódzkiego, Opracowanie: BPPWŁ

II. 5.3 pkt 2.5.3 Tabor organizatora i operatorów – zmiana punktu i dodanie nowego punktu

II. 5.3.1 pkt 2.5.3.1 POLREGIO S.A., oddział łódzki (dawna nazwa Przewozy Regionalne Sp. z o.o.) – zmiana punktu

Tabor łódzkiego oddziału operatora POLREGIO S.A. zgodnie z umową przewozową nr 6/2020/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2028 r. (według stanu na 2022 r.) składa się z 12 pojazdów (w tym trzech spalinowych). Część pojazdów nie została dostosowana do potrzeb obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

II. 5.3.2 pkt. 2.5.3.2 Tabor województwa łódzkiego – zmiana punktu

Województwo Łódzkie posiada 15 szt. zmodernizowanych w latach 2011 - 2015 trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN 57. Pojazdy zostały zmodernizowane pod kątem obsługi podziemnego Dworca Łódź Fabryczna oraz tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, łączącego stację Łódź

Fabryczna z linią kolejową Nr 15 oraz stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec, mogą rozwijać prędkość do 120 km na godzinę, posiadają klimatyzację, toalety z obiegiem zamkniętym oraz udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością poruszania się, w tym rozkładane rampy. Tabor ten spełnia wymagania w zakresie komfortu podróży.

Samorząd Województwa Łódzkiego pozyskał dofinansowanie z Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład na Projekt pn. „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup taboru transportu kolejowego”, realizowany przez Województwo Łódzkie obejmujący zakup 4 szt. trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz systemu biletowego. Projekt stanowi II etap działań rozwijających zasób taborowy transportu publicznego w związku z zakładanym celem likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w regionie. Celem Projektu jest integracja połączeń kolejowych z siecią połączeń autobusowych w obszarze Łódzkiego oraz zwiększenie oferty przewozowej w całym województwie.

II. 5.3.3 pkt. 2.5.3.3 Tabor kolejowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o. o. – zmiana punktu

Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o. jest spółką stanowiącą w 100 % własność Województwa Łódzkiego i posiada tabor zakupiony w ramach projektów realizowanych w oparciu o środki pomocowe Unii Europejskiej przeznaczony do obsługi przewozów organizowanych przez Województwo Łódzkie w ramach umowy przewozowej nr 21/2015/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 do 31 grudnia 2028 r:

Tabela II-12 - Tabor zakupiony dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w ramach projektów realizowanych w oparciu o środki pomocowe Unii Europejskiej. Źródło: opracowanie UMWL

Lp.	Nazwa Projektu	lata realizacji	liczba sztuk taboru	opis taboru
1.	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej - Etap I	2014 - 2015	20 szt.	dwuczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne serii Flirt-3 firmy Stadler, prędkość max 160km/godz.
2.	Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II	2018 -2019	14 szt.	trójczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne serii Impuls firmy Newag S.A. prędkość max 160km/godz.
3.	Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap III	2021- 2022	10 szt.	doposażenie w dodatkowy 3 człon 10 szt. z 20 szt. dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii Flirt-3 firmy Stadler, prędkość max 160km/godz.
4.	Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap IV	2023-2024	3 szt.	trójczłonowe spalinowo-elektryczne zespoły trakcyjne, firmy Newag S.A. prędkość trakcja elektryczna max 160km/godz., trakcja spalinowa 120km/godz.
5.	Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap V	2024-2025	2 szt.	trójczłonowe spalinowo-elektryczne zespoły trakcyjne firmy Newag S.A., prędkość trakcja elektryczna max 160km/godz., trakcja spalinowa 120km/godz.

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Tabor Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o. o. jest nowy i spełnia wszystkie wymagania zgodne z obowiązującymi przepisami prawa dla tego typu jednostek, posiada również wiele udogodnień dla podróżnych, w tym, w szczególności dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością poruszania się. Tabor ten spełnia wymagania w kwestii komfortu podróży.

II. 5.3.4 pkt. 2.5.3.4 Tabor autobusowy – dodanie nowego punktu

Województwo Łódzkie do obsługi ruchu drogowego regionalnego wykorzystuje tabor autobusowy Operatorów z którymi ma zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym.

Samorząd Województwa Łódzkiego pozyskał dofinansowanie z Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład na Projekt pn. „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych”, realizowany przez Województwo Łódzkie obejmujący zakup 20 szt. niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów hybrydowych wraz z systemem biletowym. Projekt stanowi I etap działań rozwijających zasób taborowy transportu publicznego w związku z zakładanym celem likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w regionie. Celem Projektu jest integracja połączeń autobusowych z siecią połączeń kolejowych w obszarze Łódzkiego oraz zwiększenie oferty przewozowej w całym województwie

W przypadku podjęcia przez Województwo Łódzkie decyzji o nabyciu pojazdów autobusowych klasy A lub I albo o użytkowaniu takich pojazdów w zleczanych lub powierzanych przewozach użyteczności publicznej, wypełni ono w wymaganych terminach zobowiązania ustawowe udziałów minimalnych autobusów wykorzystujących paliwa alternatywne oraz autobusów zeroemisyjnych dla każdego z ustawowych okresów zgodnie z zapisami stosowych przepisów prawa w tym Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. 2022 poz. 1083 ze zmianami).

W przypadku zaistnienia możliwości organizacyjnych oraz finansowych województwa, planowana jest realizacja kolejnych etapów rozwoju regionalnego parku taborowego, zarówno kolejowego, jak i autobusowego w oparciu o finansowanie z wykorzystaniem środków krajowych i europejskich.

III. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 3 „Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej” aktualizacji danych, zmianie i dodaniu nowego punktu uległy następujące punkty:

Planowana sieć komunikacyjna w perspektywie do 2030 r. i dalej została przedstawiona w wariantach. Województwo Łódzkie tak jak dotychczas planuje realizować wariant podstawowy, a w przypadku zaistnienia odpowiednich przesłanek będzie dążyć do realizacji wariantów uzupełniających. Realizacje części lub całości wariantu uzupełniającego I i wariantu uzupełniającego II są od siebie niezależne.

Bez zmian pozostaje wariant podstawowy, a niniejsza aktualizacja dotyczy jedynie wariantu uzupełniającego I i uzupełniającego II. Modyfikacje wariantów uzupełniających polegać będą na rozszerzeniu o dodatkowe linie komunikacyjne zaprezentowane w perspektywach do 2023 r., do 2028 r. i do 2030 r. i dalej oraz możliwości powiązania przewozów kolejowych z przewozami autobusowymi użyteczności publicznej uruchamianymi przez Województwo Łódzkie w transporcie dowozowym do linii kolejowych w rejonach oddalenia zabudowań od stacji i przystanków kolejowych (kierunki linii dowozowych ustalane będą każdorazowo na etapie planowania rozkładów jazdy pociągów).

III. 1 pkt. 3.3 Warianty uzupełniające – zmiana punktu i aktualizacja danych

III. 1.1 pkt. 3.3.1 Wariant uzupełniający I – zmiana punktu

Wariant uzupełniający I może rozszerzyć wariant podstawowy o odcinki sieci kolejowej dochodzące do granicy województwa i zapewniające połączenia pomiędzy pozostałymi powiatami, do których dociera sieć kolejowa. Uruchomienie przewozów na odcinkach zależne jest od zapewnienia infrastruktury przez zarządcę infrastruktury i posiadania odpowiednich środków finansowych, a w przypadku linii przekraczających granice województwa (dalej niż do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub do stacji w województwie sąsiednim, położonej dalej niż 30 km od granicy województwa), dodatkowo od zawarcia odpowiednich porozumień lub uzgodnień z właściwymi Województwami.

a) w perspektywie do 2023 r.

Przewiduje się możliwość przedłużenia linii:

- Łódź – Sieradz do granicy województwa wielkopolskiego (kierunek Wrocław/Poznań),
- Łódź – Kutno do granicy województwa kujawsko-pomorskiego (kierunek Toruń),

- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno do granicy województwa świętokrzyskiego (kierunek Skarżysko-Kamienna),
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),
- Kutno – Łowicz do granicy województwa mazowieckiego (kierunek Warszawa),

a także utworzenia linii:

- Wieluń – Wieruszów - granica województwa wielkopolskiego (kierunek Kępno),
- Wieluń – granica województwa opolskiego (kierunek Tarnowskie Góry),
- Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – granica województwa mazowieckiego (kierunek Radom),
- Kutno – granica województwa mazowieckiego (kierunek Płock),
- Kutno – granica województwa wielkopolskiego (kierunek Konin),
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Spała,

b) w perspektywie do 2028 r.

Przewiduje się możliwość przedłużenia linii:

- Łódź – Sieradz do granicy województwa wielkopolskiego (kierunek Wrocław/Poznań),
- Łódź – Kutno do granicy województwa kujawsko-pomorskiego (kierunek Toruń),
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno do granicy województwa świętokrzyskiego (kierunek Skarżysko-Kamienna),
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),
- Kutno – Łowicz do granicy województwa mazowieckiego (kierunek Warszawa),

a także utworzenia linii:

- Wieluń – granica województwa opolskiego (kierunek Tarnowskie Góry),
- Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – granica województwa mazowieckiego (kierunek Radom),
- Kutno – granica województwa mazowieckiego (kierunek Płock),
- Kutno – granica województwa wielkopolskiego (kierunek Konin),
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Spała,

w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury kolejowej przez Zarządcę Infrastruktury:

- Łódź – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice - Wieluń – Wieruszów - granica województwa wielkopolskiego (kierunek Kępno),
- Łódź - Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Biała Pajęczańska - do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

c) w perspektywie do 2030 r. i dalej

Przewiduje się możliwość przedłużenia linii:

- Łódź – Sieradz do granicy województwa wielkopolskiego (kierunek Wrocław/Poznań),
- Łódź – Kutno do granicy województwa kujawsko-pomorskiego (kierunek Toruń),
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno do granicy województwa świętokrzyskiego (kierunek Skarżysko-Kamienna),
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),

- Kutno – Łowicz do granicy województwa mazowieckiego (kierunek Warszawa),

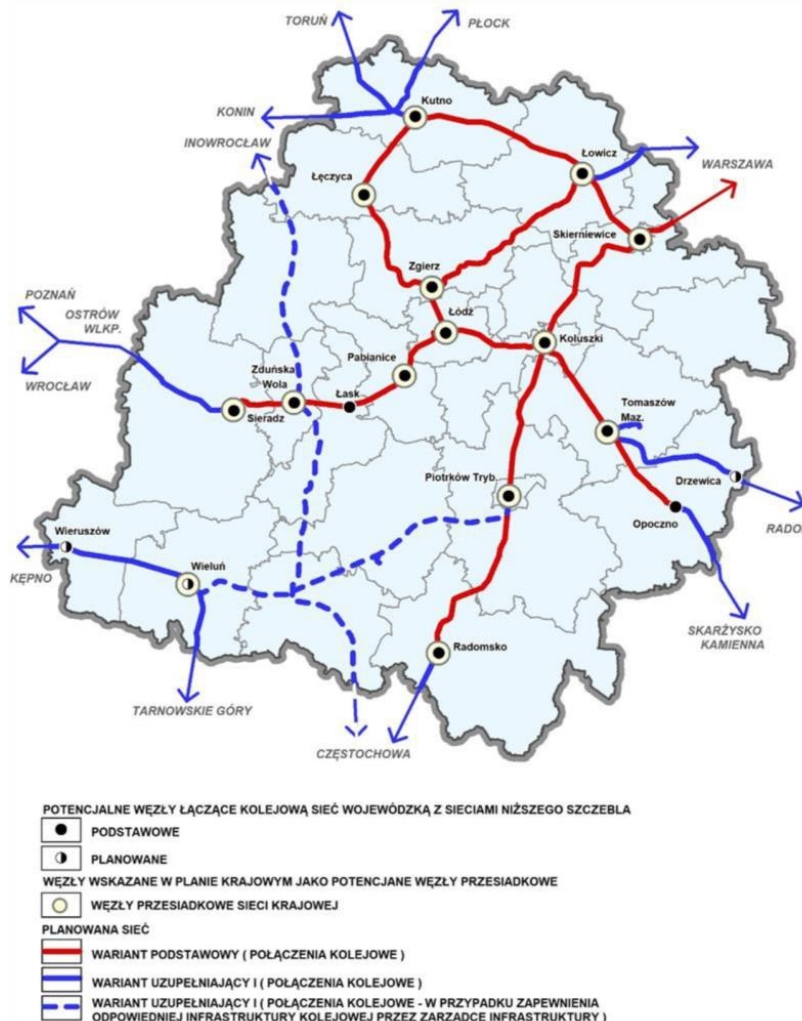
a także utworzenia linii:

- Wieluń – granica województwa opolskiego (kierunek Tarnowskie Góry),
- Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – granica województwa mazowieckiego (kierunek Radom),
- Kutno – granica województwa mazowieckiego (kierunek Płock),
- Kutno – granica województwa wielkopolskiego (kierunek Konin),
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Spała,

w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury kolejowej przez Zarządcę Infrastruktury:

- Łódź - Zduńska Wola – Poddębice – granica województwa wielkopolskiego (Inowrocław).
- Łódź – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice - Wieluń – Wieruszów - granica województwa wielkopolskiego (kierunek Kępno),
- Łódź - Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Biała Pajęczańska - do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.
- Bełchatów – Linia Kolejowa nr 131.

Wariant uzupełniający I został zaprezentowany na poniższej mapie.



Rysunek III-1 - Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający I. Opracowanie: BPPWŁ

III. 1.2 pkt. 3.3.2 Wariant uzupełniający II – zmiana punktu

Wariant uzupełniający II może rozszerzyć wariant podstawowy lub uzupełniający I poprzez uruchomienie wojewódzkich drogowych przewozów publicznych na wybranych kierunkach.

Wariant ten przewiduje możliwość uruchomienia przewozów na liniach:

- Tomaszów Maz. - Chociw - Rawa Maz.
- Tomaszów Maz. - Żelechlinek - Rawa Maz.
- Tomaszów Maz. - Głuchów - Brzeziny
- Tomaszów Maz. - Będków - Czarnocin
- Brudzewice - Gapinin - Tomaszów Maz.
- Sieradz - Szadek - Łask
- Sieradz - Lututów - Wieruszów
- Sieradz - Burzenin - Złoczew
- Bełchatów - Wola Krzysztoporska - Piotrków Tryb.
- Bełchatów - Kalisko - Radomsko
- Bełchatów - Szczerców - Rusiec
- Skierniewice - Rawa Maz. - Biała Rawska
- Skierniewice - Łyszkowice - Łowicz
- Skierniewice - Łowicz - Kiernożia
- Skierniewice - Rawa Maz. - Czerniewice
- Łęczyca - Świnice Warckie - Uniejów
- Łęczyca - Krośniewice - Dąbrowice
- Łęczyca - Ozorków - Aleksandrów Łódzki
- Piotrków Tryb. - Tuszyn - Łódź
- Opoczno - Przyłęk - Ciechomin
- Opoczno - Inowłódz - Opoczno
- Opoczno - Sławno - Tomaszów Maz.
- Opoczno - Kałek - Piotrków Tryb.
- Szadek - Wodzierady - Łódź
- Wieluń - Strugi - Wieluń
- Wieluń - Pajęczno - Osjaków
- Wieruszów - Lututów - Wieluń
- Działoszyn - Wieluń - Sieradz
- Piotrków Tryb. - Rozprza - Radomsko
- Pajęczno - Strzelce Wielkie - Radomsko
- Brzeziny - Stryków - Głowno
- Rawa Maz. - Żelechlinek - Koluszki

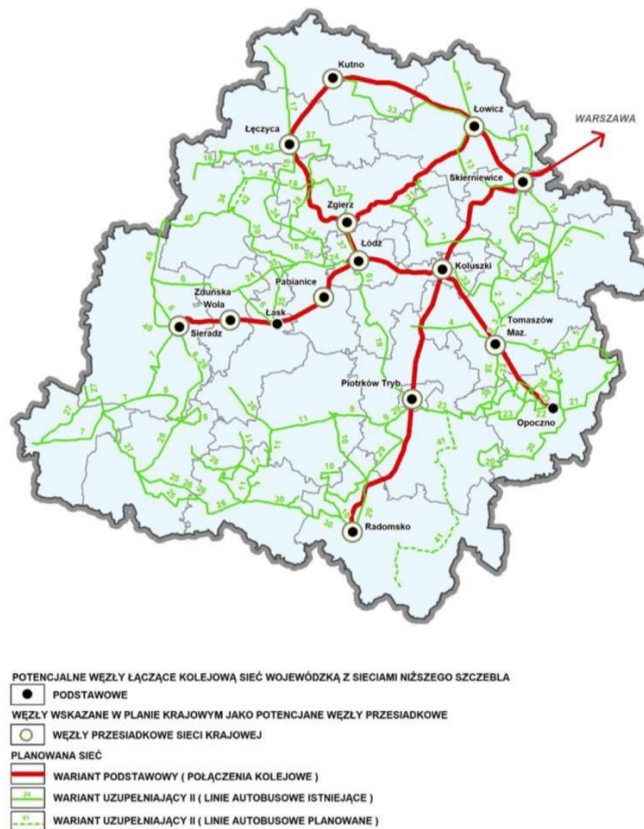
- Łowicz - Wola Kałkowa - Kutno
- Poddębice - Wartkowice - Aleksandrów Łódzki
- Aleksandrów Łódzki - Lutomiersk - Łask
- Szczerców - Chociw - Widawa
- Łęczyca - Parzyce - Łódź
- Opoczno - Bukowiec nad Pilicą - Tomaszów Mazowiecki
- Poddębice - Puczniew - Lutomiersk
- Sieradz - Ostrów Warcki - Poddębice
- Żytno - Przedbórz - Piotrków Trybunalski
- Łęczyca - Świnice Warckie - Poddębice

a także na liniach pomiędzy co najmniej dwoma powiatami, zapewniających połączenia pomiędzy miastami powiatowymi z możliwością przedłużenia do innego miasta w danym powiecie lub połączenia pomiędzy miastem powiatowym i miastami w innym/innych powiatach.

Powyższe przewozy zostaną uruchomione w sytuacji kiedy zostaną spełnione łącznie następujące warunki:

- a) uzyskanie dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- b) na uruchomienie takich przewozów pozwolą możliwości finansowe województwa,
- c) zostaną spełnione warunki utworzenia linii komunikacyjnej określone przez ustawodawcę w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Wariant uzupełniający II został zaprezentowany na poniższej mapie.



Rysunek III-2 - Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający II. Opracowanie: BPPWŁ

III. 2 pkt. 3.4 Węzły transportowe – aktualizacja danych

Węzły przesiadkowe zlokalizowane w miastach, w których istnieje możliwość przesiadki pomiędzy liniami sieci wojewódzkiej oraz w najważniejszych miejscowościach na trasie tych linii pozostały bez zmian. Aktualizacji uległy węzły wskazane w krajowym planie transportowym jako przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie. Wykaz węzłów znajduje się w Tabeli II-1.

Tabela III-1 - Wykaz węzłów przesiadkowych. Źródło: Opracowanie UMWŁ na podstawie Dz. U. 2020 poz. 2328 i Uchwały nr XVII/178/15 z dnia 27 października 2015 r.

Miejscowość	Rodzaje węzłów	
	Węzły wskazane w planie krajowym jako potencjalne węzły przesiadkowe	Węzły sieci wojewódzkiej
Bełchatów		X
Brzeziny		X
Drzewica	X	X
Działoszyn	X	
Koluszki	X	X
Kutno	X	X
Łask	X	X
Łęczyca	X	X
Łowicz Główny*	X	X
Łódź Fabryczna**	X	X
Łódź Kaliska**	X	X
Łódź Widzew**	X	X
Łódź Żabieniec**	X	X
Opoczno		X
Opoczno Południe	X	
Ozorków	X	
Pabianice	X	X
Pajęczno		X
Piotrków Trybunalski	X	X
Poddębice***	X	X
Radomsko	X	X
Rawa Mazowiecka		X
Rusiec Łódzki	X	
Sieradz	X	X
Skierniewice	X	X
Szadek***	X	
Tomaszów Mazowiecki	X	X
Wieluń	X	X
Wieruszów Miasto****	X	X
Zduńska Wola	X	X
Zduńska Wola Karsznice	X	
Zgierz	X	X
Żychlin	X	

* W prezentacji wariantów na załącznikach graficznych Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 pod nazwą Łowicz

** W prezentacji wariantów na załącznikach graficznych *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030* pod nazwą Łódź

*** Stacje i przystanki osobowe planowane dodatkowo do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie

**** W prezentacji wariantów na załącznikach graficznych *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030* pod nazwą Wieruszów

III. 3 pkt. 3.5 Część graficzna – zmiana punktu

Mapę planowanej sieci komunikacyjnej przedstawia Rysunek III-3.



Rysunek III-3 - Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej - wariant uzupełniający I i II. Opracowanie: BPPWŁ

III. 4. pkt. 3.6 Linie komunikacyjne na których przewidywane jest wykorzystanie autobusowych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym – dodanie nowego punktu

Na liniach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uruchomionych przez Województwo Łódzkie przewiduje się wykorzystywanie jednostek taborowych przeznaczonych do przewozów regionalnych, z dużą liczbą miejsc siedzących, w tym z miejscem dla osób z niepełnosprawnością, a docelowo także z miejscem na wózek inwalidzki i tylko uzupełniającą z miejscami stojącymi (klasy II).

Z uwagi na brak dostatecznej liczby i odpowiedniej lokalizacji dostępnych stacji tankowania gazu ziemnego oraz ze względu na wysokie ryzyko związane z dostawami gazu ziemnego, nie przewiduje się na obecnym etapie wykorzystywania tego paliwa do napędu autobusów.

Biorąc pod uwagę wady i zalety napędów elektrycznych i gazowych, a także przewidywane parametry eksploatacyjne linii dowozowych, aktualnie za jedyny możliwy do zastosowania w przedstawionych uwarunkowaniach, przyjmuje się napęd spalinowy Diesla. Zalecany natomiast rozwiązaniem jest zastosowanie w miarę możliwości napędów hybrydowych, umożliwiających odzyskiwanie energii podczas hamowania pojazdów, a przez to zmniejszenie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz ruszanie z przystanku na silniku elektrycznym, mniej uciążliwym dla otoczenia, w tym dla oczekujących pasażerów.

Obecnie stosowane w autobusach napędy elektryczne lub gazowe nie korespondują ze specyfiką linii komunikacji regionalnej. Nie przyniosłyby one korzyści, które występują w przypadku eksploatacji pojazdów z takimi napędami w warunkach typowych dla komunikacji miejskiej. Z tego też względu autobusy elektryczne i gazowe dedykowane są głównie na rynek transportu miejskiego, natomiast przewoźnicy komunikacji regionalnej wykorzystują przede wszystkim tradycyjny napęd Diesla.

Nie wyklucza się natomiast, w miarę rozwoju techniki bateryjnej, zwiększenia dostępności i obniżenia ceny pojazdów elektrycznych, wprowadzania do eksploatacji na liniach użyteczności publicznej autobusów zeroemisyjnych. W przypadku podjęcia takiej decyzji, linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania, a także położenie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania zostaną określone w terminie późniejszym i wprowadzone do planu transportowego w drodze jego kolejnej aktualizacji.

IV. Aktualizacja oceny i prognozy potrzeb przewozowych

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 4 „Ocena i prognoza potrzeb przewozowych” uzupełnieniu i aktualizacji danych uległy następujące punkty:

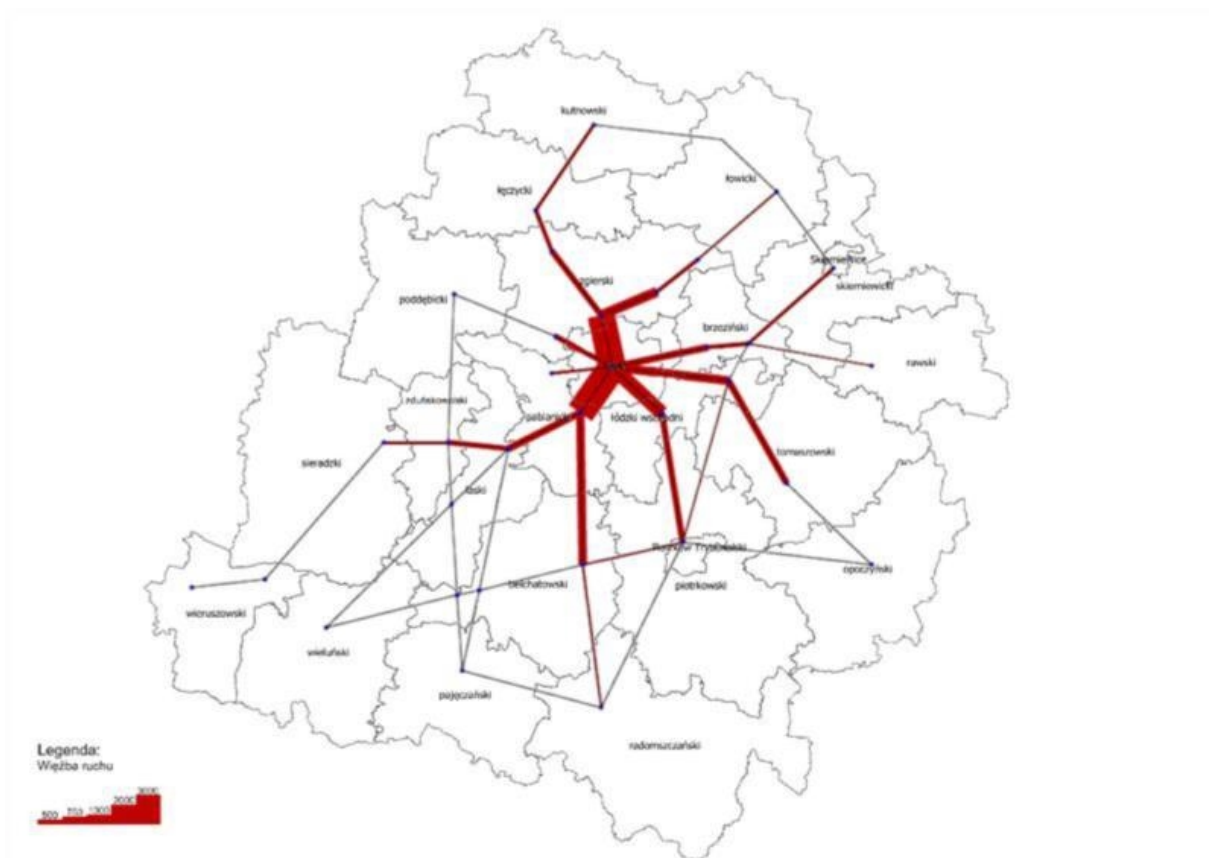
IV. 1 pkt. 4.1 Model transportowy województwa łódzkiego - uzupełnienie

W ramach prac prowadzonych nad aktualizacją obowiązującego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 dokonano aktualizacji i kalibracji modelu ruchu, który został wykonany w 2015 roku w zakresie prac nad obowiązującym planem transportowym. Dotychczasowy model był kalibrowany z wykorzystaniem danych z roku 2013. Bazowy model prognostyczny określił wartości podróży pomiędzy poszczególnymi regionami i został opracowany dla horyzontów czasowych 2015, 2020 i 2030.

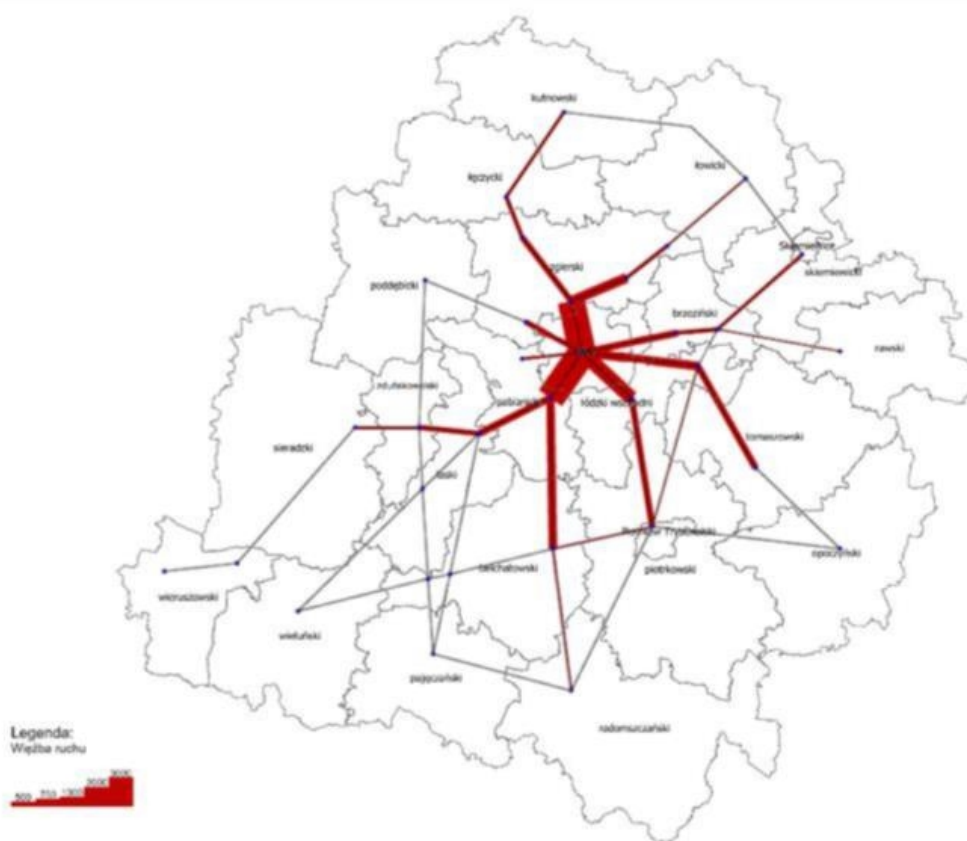
Za rok bazowy w aktualizowanym modelu przyjęto horyzont 2020, głównie z uwagi na fakt, iż w toku wcześniejszych prac wykonano prognozy podróży m.in. dla tego roku. Powyższe ułatwiło porównanie wyników modelowania uzyskanych w 2015 r. oraz z obecnej kalibracji.

Na podstawie analizy otrzymanych wyników z modelu doczasowego dla horyzontu 2020 z jego aktualizacją dla okresu 2020, można stwierdzić, że przyjęte w obowiązującym planie transportowym kierunki kształtowania połączeń transportowych na obszarze województwa łódzkiego, w szczególności kolejowych oraz ich standardy w zakresie liczby połączeń, odpowiadały na potrzeby podróżnych. Zaprezentowane w rozdziale rysunki obrazują przestrzenny rozkład przemieszczeń od źródła do celu, opracowywany dla zadanego podziału na rejony komunikacyjne. To obraz wielkości i kierunku przemieszczeń pomiędzy rejonami bez uwzględnienia sieci drogowej, tj. pokazany liniami prostymi od środka masy jednego rejonu do środka ciężkości innego rejonu

niewuwzględniający rzeczywistej sieci transportowej. Podsumowując model transportowy nie określa potoków na liniach komunikacyjnych określonych w Planie Transportowym, a prezentuje potencjał liczby podróży o charakterze wojewódzkim pomiędzy poszczególnymi rejonami, wykonywanych różnymi środkami transportu z wyłączeniem podróży wewnątrz powiatowych. Powyższe przedstawia IV-1 i IV-2.

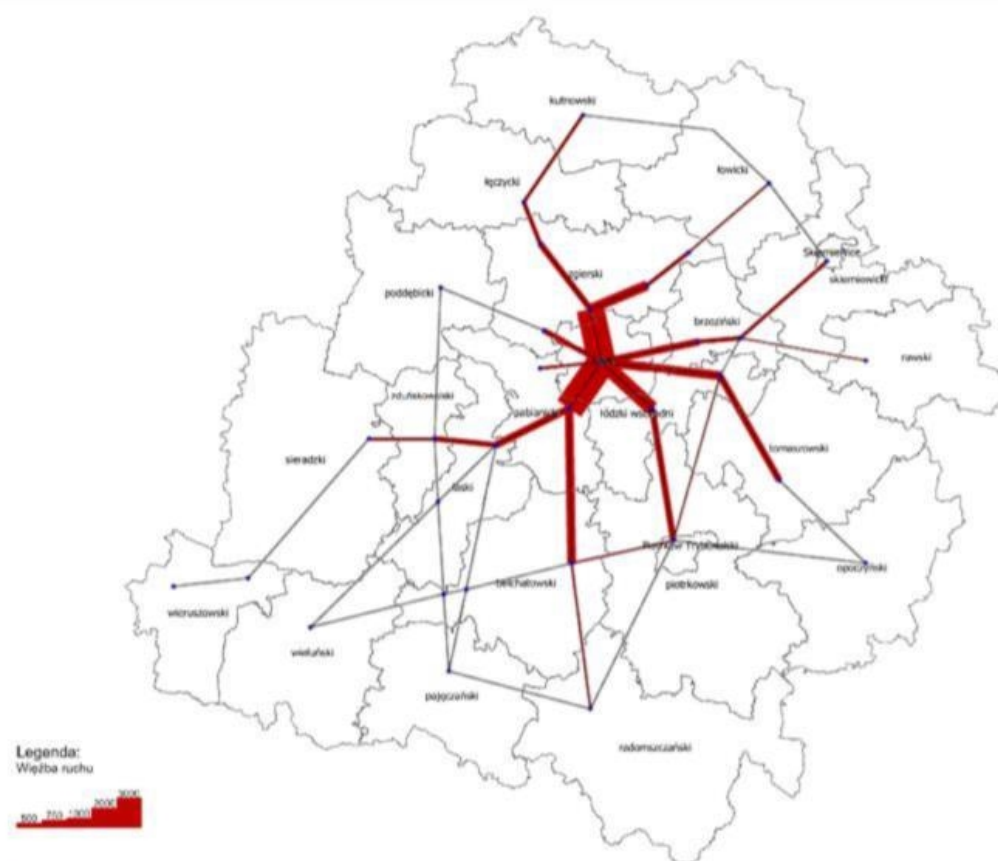


Rysunek IV-1 - Bazowy model transportowy dla 2020 r. Źródło: opracowanie UMWL

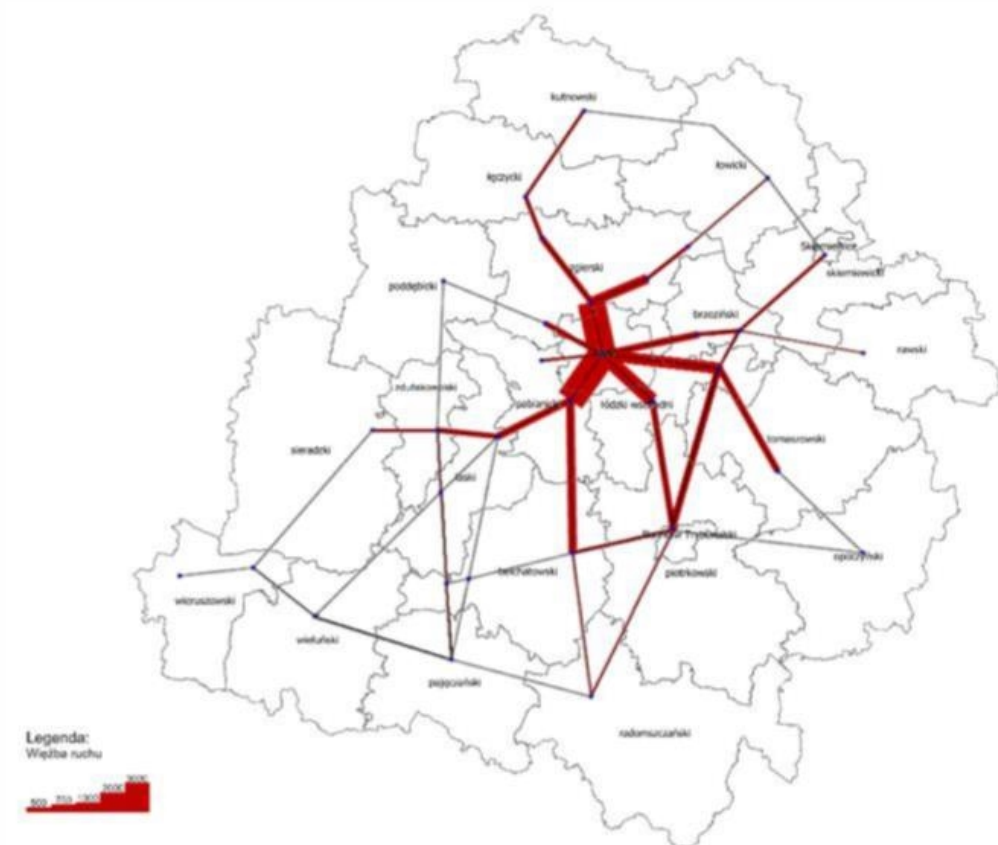


Rysunek IV-2 - Zaktualizowany model transportowy dla 2020 r. Źródło: opracowanie UMWL

Istotne jest, że w aktualizowanym modelu nie uwzględniono pandemii COVID-19 i związanych z nią ograniczeń w przemieszczaniu się ludności oraz limitów miejsc w środkach transportu. Tym samym zaktualizowany model dla roku bazowego 2020 obrazuje sytuację „teoretyczną” opartą na demografii oraz wskaźnikach ekonomicznych dla przyszłych horyzontów czasowych tj. 2023, 2028, 2030. Na wielkość planowanych do osiągnięcia potoków pasażerskich mają wpływ przede wszystkim plany reaktywacji połączeń i dalszego rozwoju siatki pasażerskich połączeń kolejowych. Konsekwencją tych założeń są większe, niż obecnie, potoki pasażerskie na wszystkich odcinkach sieci, a szczególnie na odcinkach, na których planowana jest intensyfikacja lub reaktywacja połączeń kolejowych. Przykładowo na odcinku Bełchatów – Piotrków Trybunalski zaobserwować można zwiększenie liczby pasażerów z uwagi na planowane uruchomienie pasażerskich przewozów kolejowych Bełchatów – Łódź przez Piotrków Trybunalski. Powyższą sytuację przedstawia IV-3 i IV-4.



Rysunek IV-3- Bazowy model transportowy dla 2030 r. Źródło: opracowanie UMWŁ



Rysunek IV-4 - Zaktualizowany model transportowy dla 2030 r. Źródło: opracowanie UMWŁ

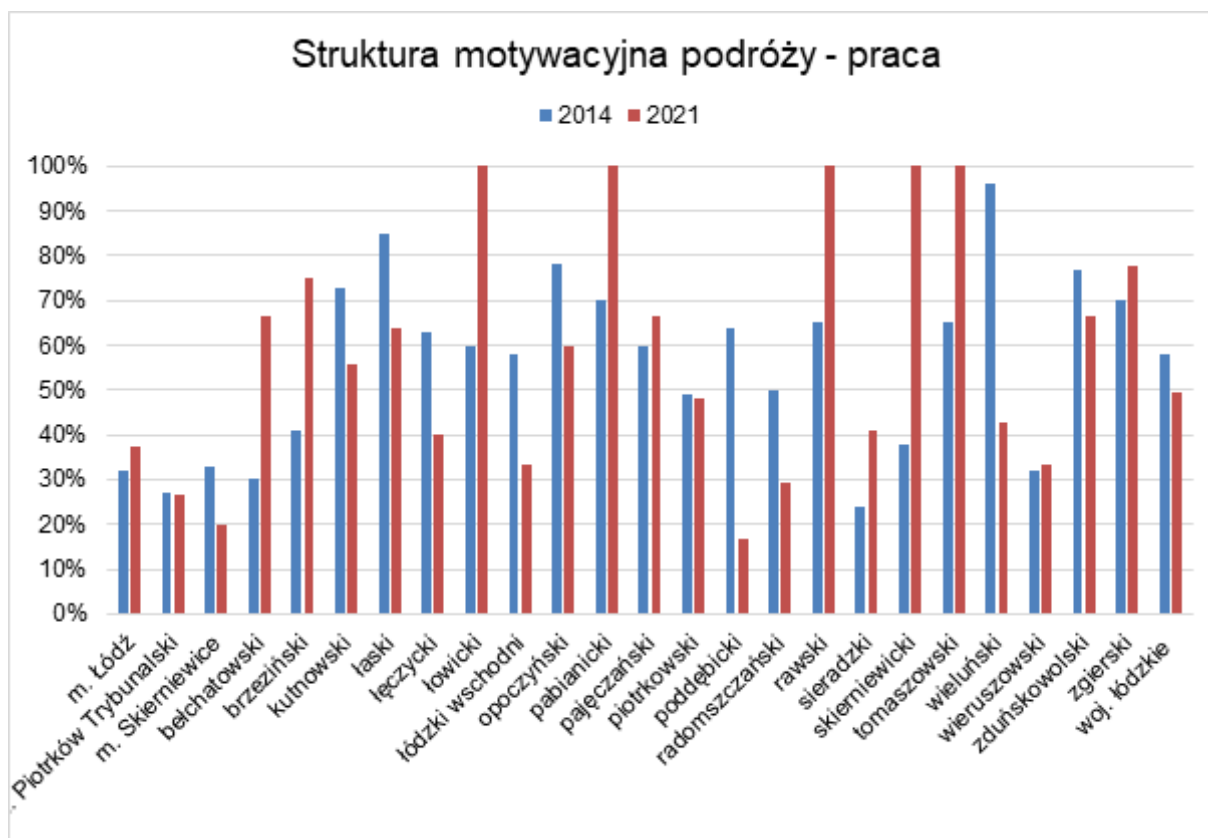
Mając powyższe na względzie należy podkreślić, że założenia dla obowiązującego planu transportowego dla prognozy na rok 2020 opisanej w pkt 4.4.1 potwierdziły się, natomiast dla prognozy na rok 2030 opisane w pkt 4.4.2 pozostają nadal aktualne.

W ramach prac prowadzonych nad aktualizacją obowiązującego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, przygotowana została ankieta związana z aktualizacją planu. W celu zachowania porównywalności wyników ankieta stanowiła wierne odzwierciedlenie ankiety wykorzystywanej podczas opracowywania bazowego dokumentu. Ze względu na panujące warunki pandemiczne ankieta została opublikowana internetowo w dniu 15 stycznia 2021 r. na stronie <https://www.lodzkie.pl/strona-glowna/aktualnosci/zaplanujmy-wspolnie-transport-w-regionie>.

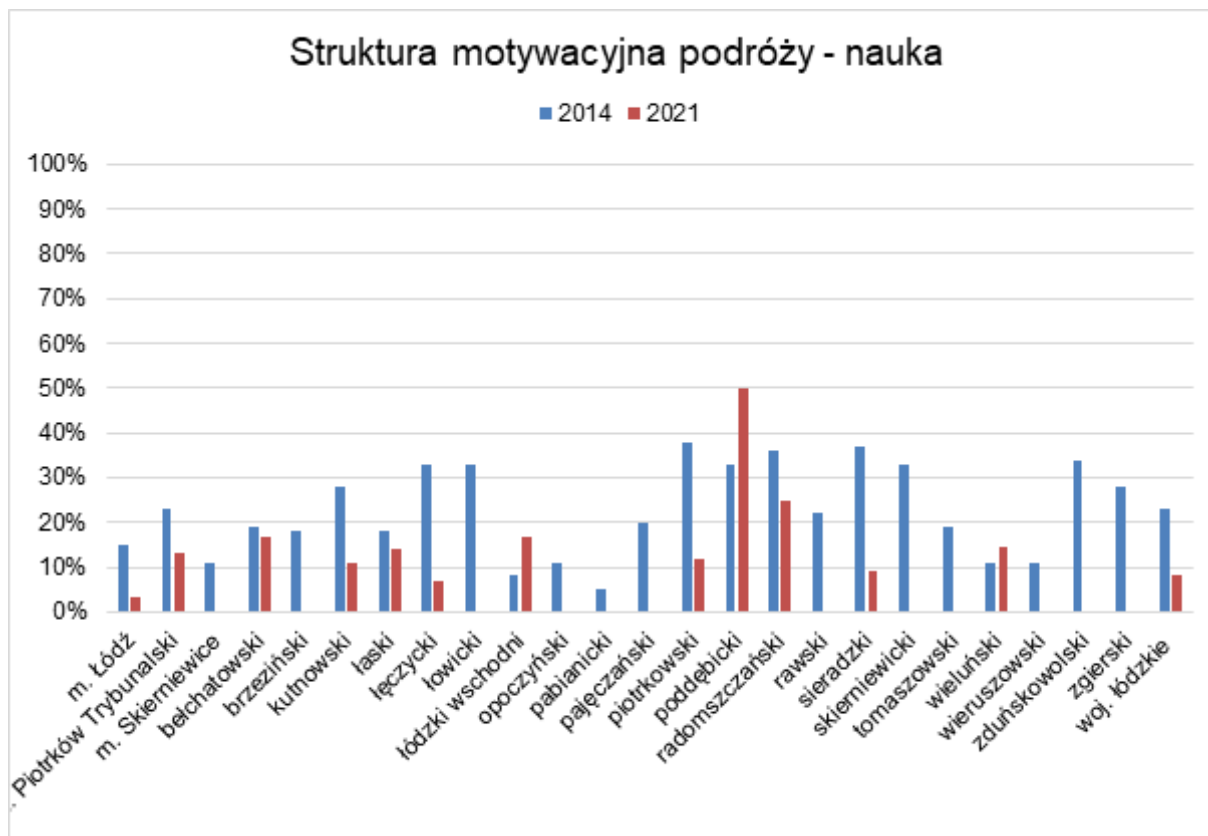
Różnice wyników ankiet przeprowadzonych przy niniejszej aktualizacji w odniesieniu do ankiet przeprowadzonych w okresie przyjmowania bazowego planu przedstawiają się następująco:

IV. 2 pkt. 4.2 Struktura motywacyjna podróży – aktualizacja danych

Na poniższych wykresach przedstawiono zmiany struktur motywacyjnych podróży



Rysunek IV-5 - Struktura motywacyjna podróży - praca. Źródło: opracowanie UMWŁ



Rysunek IV-6 - Struktura motywacyjna podróży - nauka. Źródło: opracowanie UMWL



Rysunek IV-7- Struktura motywacyjna podróży - zakupy. Źródło: opracowanie UMWL



Rysunek IV-8 - Struktura motywacyjna podróży - opieka zdrowotna. Źródło: opracowanie UMWŁ

Rysunek IV-9 - Struktura motywacyjna podróży - inne. Źródło: opracowanie UMWŁ

W Tabeli IV-1 zestawiono zmianę punktów procentowych dla poszczególnych powiatów ze względu na strukturę motywacyjną podróży ankietowanych.

Tabela IV-1 - Zmiana punktów procentowych struktury motywacyjnej podróży. Źródło: opracowanie UMWŁ

Powiat	Praca	Nauka	Zakupy	Opieka zdrowotna	Inne
m. Łódź	5%	-12%	5%	-4%	5%
m. Piotrków Trybunalski	0%	-10%	-4%	17%	-20%
m. Skierniewice	-13%	-11%	-2%	29%	-2%
bełchatowski	37%	-2%	-33%	-26%	-16%
brzeziński	34%	-18%	-35%	-22%	-35%
kutnowski	-17%	-17%	11%	9%	9%
łaski	-21%	-4%	8%	6%	8%
łęczycki	-23%	-26%	13%	27%	8%
łowicki	40%	-33%	0%	0%	-7%
łódzki wschodni	-25%	9%	-23%	13%	-5%
opoczyński	-18%	-11%	20%	-6%	13%
pabianicki	30%	-5%	-2%	-23%	0%
pajęczański	7%	-20%	-20%	-4%	9%

piotrkowski	-1%	-26%	4%	12%	9%
poddębicki	-47%	17%	17%	11%	0%
radomszczański	-21%	-11%	6%	17%	-12%
rawski	35%	-22%	-9%	0%	-17%
sieradzki	17%	-28%	-10%	-6%	9%
skierniewicki	62%	-33%	-12%	-14%	-5%
tomaszowski	35%	-19%	-12%	-7%	-5%
wieluński	-53%	3%	14%	-2%	29%
wieruszowski	1%	-11%	-14%	-21%	-25%
zduńskowolski	-10%	-34%	0%	17%	17%
zgierski	8%	-28%	4%	-2%	3%
woj. łódzkie	-8%	-15%	1%	1%	10%

Największy spadek podróży w województwie dotyczył tych, których główną motywacją była nauka. Wpływ na to miała panująca pandemia COVID-19, przez którą przez pewien czas szkoły i uczelnie wprowadziły tryb nauki zdalnej. Podobny spadek na terenie województwa dotyczył również podróży związanych z pracą, gdyż część z przedsiębiorstw w analizowanym okresie wprowadziła tryb pracy zdalnej. Niemniej jednak w niektórych powiatach dostrzegalne są takie, w których wzrost sięgał nawet 60%. Dodatkowo pomimo panującej pandemii na terenie województwa łódzkiego odnotowano wzrosty w podróżach, których celem były zakupy, opieka zdrowotna oraz podróże niezwiązane z żadną z poprzednich grup (np. turystyka).

IV. 3 pkt. 4.3 Struktura gałęziowa podróży – aktualizacja danych

W Tabeli IV-2 zestawiono zmianę punktów procentowych dla poszczególnych powiatów ze względu na strukturę gałęziową podróży ankietowanych.

Tabela IV-2 - Zmiana punktów procentowych struktury gałęziowej podróży. Źródło: opracowanie UMWL

Powiat (region)	Kolej	Autobusy	Samochody
m. Łódź	25%	30%	-55%
m. Piotrków Trybunalski	25%	14%	-39%
m. Skierniewice	31%	6%	-37%
bełchatowski	17%	20%	-37%
brzeziński	16%	43%	-59%
kutnowski	-4%	47%	-43%
łaski	5%	35%	-40%
łęczycki	-2%	44%	-42%
łowicki	46%	-13%	-33%
łódzki wschodni	63%	16%	-79%
opoczyński	26%	20%	-46%
pabianicki	21%	17%	-38%
pajęczański	0%	7%	-7%
piotrkowski	0%	25%	-25%
poddębicki	0%	21%	-21%
radomszczański	51%	-3%	-48%

rawski	0%	-11%	11%
sieradzki	48%	7%	-55%
skierniewicki	-13%	-9%	22%
tomaszowski	98%	-24%	-74%
wieluński	0%	8%	-8%
wieruszowski	33%	-19%	-14%
zduńskowolski	41%	10%	-51%
zgierski	30%	17%	-47%
woj. łódzkie	23%	21%	-44%

Analizując dane z tabeli można zauważyć znaczny wzrost podróży wykorzystujących transport publiczny jakim są połączenia kolejowe i autobusowe, kosztem podróży samochodowych, co jest zjawiskiem bardzo pozytywnym. **Powyższe pozwala na stwierdzenie, że publiczny transport zbiorowy w porównaniu do 2014 roku uległ znaczącej poprawie.**

W porównaniu z badaniami ankietowymi jakie zostały wykonane na potrzeby opracowania bazowego planu transportowego, gdzie ankietowano losowo wybrane osoby znajdujące się w obrębie generatorów ruchu niekoniecznie zainteresowane codziennym wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez województwo to w przypadku ankiety internetowej zachodzi wysokie prawdopodobieństwo, że są to osoby zainteresowane korzystaniem z transportu publicznego w codziennych dojazdach do pracy, nauki oraz służby zdrowia czy okazjonalnie do ośrodków kultury oraz turystyczne, zakupowe, dla których publiczny transport zbiorowy jest istotny i są skłonne w przypadku odpowiedniej oferty zmienić swoje przyzwyczajenia komunikacyjne.

Podkreślić należy tutaj również wpływ zintensyfikowanych działań przeciw wykluczeniu komunikacyjnemu jakie podejmuje Samorząd Województwa związanych z rozpoczęciem od września 2019 r. regularnych kursów przewozów autobusowych użyteczności publicznej, uruchamianiem nowych połączeń kolejowych i zwiększaniem istniejącej oferty przewozowej oraz pogłębianiem integracji taryfowej i wprowadzaniem promocyjnej oferty biletowej, jak również pozyskiwaniem nowoczesnego taboru.

W świetle powyższego, podsumowując należy powiedzieć, że pomimo mniejszej liczby respondentów dane w zakresie struktury gałęziowej podróży pokazujące zmniejszenie wykorzystania transportu indywidualnego na rzecz publicznego zbiorowego znajdują odzwierciedlenie w stałej tendencji zwykłej ilości pasażerów korzystających z oferty przewozowej Samorządu Województwa Łódzkiego.

V. Przewidywane finansowanie usług przewozowych w perspektywie

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 5 „Przewidywane finansowanie usług przewozowych” zmianie i dodaniu nowego punktu uległy następujące punkty:

V. 1 pkt. 5.2 Formy i źródła finansowania usług przewozowych – zmiana punktu

Obecnie Województwo Łódzkie jako organizator publicznego transportu zbiorowego dofinansowuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej przekazując środki operatorom w formie rekompensaty zarówno na przewozy kolejowe jak i autobusowe.

Województwo Łódzkie w celu sfinansowania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym oraz autobusowym przeznacza środki pochodzące z budżetu województwa oraz Funduszu Kolejowego i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W okresie planowania Województwo Łódzkie zamierza promować transport kolejowy, który powoduje mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego, jest przyjazny dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz jest mniej zawodny niż transport drogowy.

Do instrumentów i źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są:

- środki z budżetu państwa przekazywane przez wojewodę z funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z ww. ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- środki z budżetu państwa przekazywane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z ww. ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,
- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywane operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywane operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywane operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- środki udostępniane operatorowi przez organizatora transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne, w tym fundusze krajowe oraz europejskie.

W ramach wojewódzkich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej podstawowym źródłem finansowania w ramach Województwa Łódzkiego pozostaną wpływy z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, ze sprzedaży biletów oraz środki własne województwa przekazywane operatorom autobusowym w ramach zawieranych umów o świadczenie usług publicznych.

Natomiast w wojewódzkich przewozach kolejowych o charakterze użyteczności publicznej podstawowym źródłem finansowania w ramach Województwa Łódzkiego pozostaną wpływy z Funduszu Kolejowego, ze sprzedaży biletów oraz środki własne województwa przekazywane operatorom kolejowym w ramach zawieranych umów o świadczenie usług publicznych.

Powyżej wskazano także na dodatkowe możliwe źródła finansowania, do których zaliczać się mogą dotacje gminne lub powiatowe do transportu organizowanego przez województwo łódzkie. Z organizacją przewozów związane są również zależności pomiędzy organizatorem, a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów:

- wybranych w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
- lub, z którymi zawarto umowę w trybie ustawy prawo zamówień publicznych, będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

V. 2 pkt. 5.3 Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – dodanie nowego punktu

W celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz zapewnieniu środków finansowych na ten cel została wdrożona ustawa z dnia 17 czerwca 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki finansowe pochodzące z „Funduszu Autobusowego” przyznawane są na podstawie naborów ogłaszanych przez właściwych miejscowo wojewodów. Tryb przyznawania tych środków opisany został bezpośrednio w ustawie. Dopłaty przekazywane są Operatorom autobusowym, z którymi Województwo Łódzkie ma zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w formie rekompensaty. Zgodnie z zapisami ustawy

Organizator zobowiązany jest zapewnić finansowanie usług w wysokości nie mniejszej niż 10% ze środków własnych.

V. 3 pkt. 5.4 Fundusz Kolejowy – dodanie nowego punktu

Fundusz Kolejowy został wdrożony jako fundusz celowy stanowiący element rządowego programu systemowego podejścia do zagadnień rozwoju transportu kolejowego w Polsce, którego celem jest realizacja polityki transportowej państwa zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju. Środki Funduszu są współfinansowane i refinansowane inwestycji kolejowych finansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Fundusz Kolejowy został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 o Funduszu Kolejowym. Fundusz gromadzi i przeznacza środki na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Środki z Funduszu Kolejowego przekazywane są Operatorom kolejowym, z którymi Województwo Łódzkie ma zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w formie rekompensaty.

VI. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

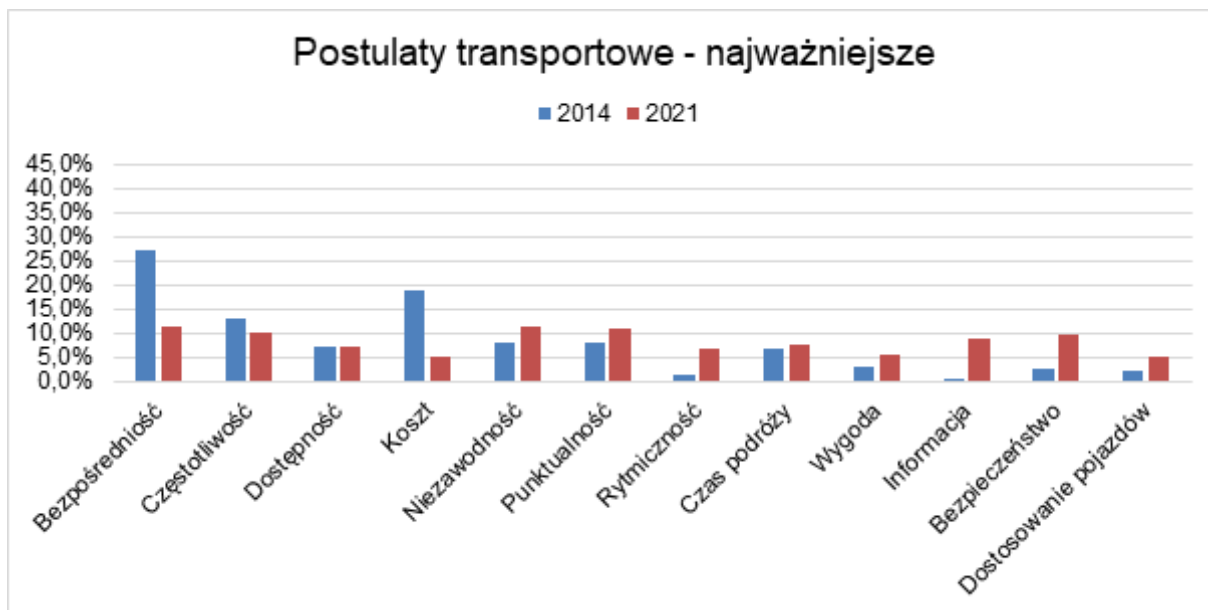
W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 6 „Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu” aktualizacji danych i dodaniu nowego punktu uległy następujące punkty:

VI. 1 pkt. 6.2 Analiza preferencji mieszkańców – aktualizacja danych

W związku z pracami prowadzonymi nad aktualizacją obowiązującego Planu Transportowego, w ramach ankiety opublikowanej internetowo, tak jak w dokumencie bazowym, zapytano mieszkańców o ocenę istotności oraz poziomu realizacji poniższych postulatów transportowych:

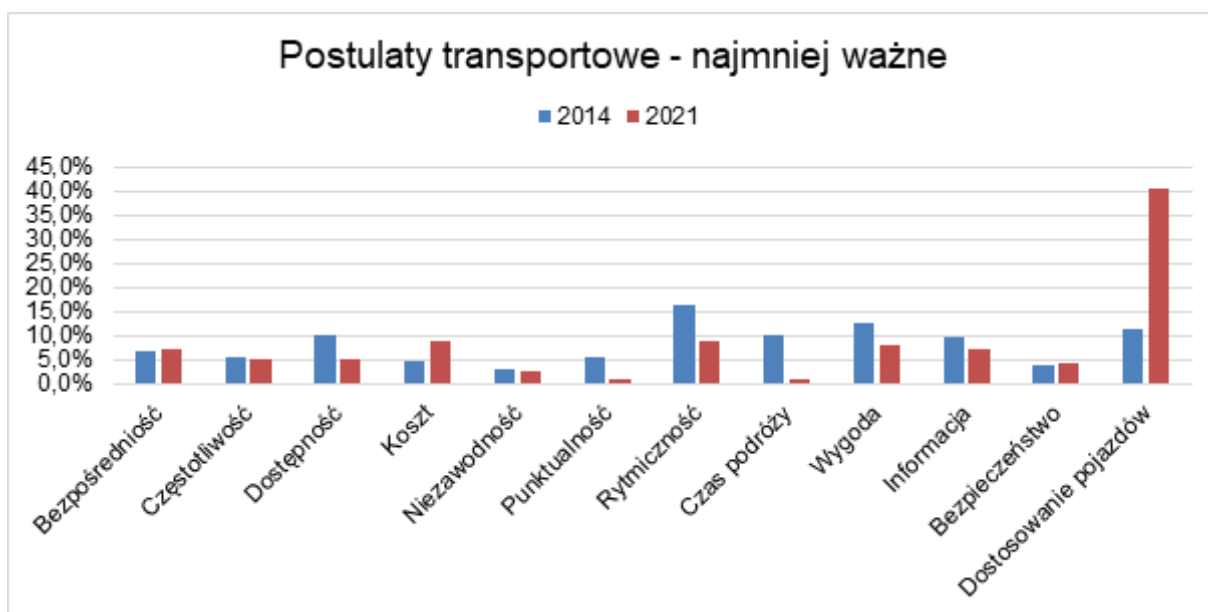
- ☐ bezpośrednio - podróż do celu bez przesiadki,
- ☐ częstotliwość - liczba kursów w ciągu dnia,
- ☐ dostępność - odległość z/do przystanku,
- ☐ koszt - wysokość opłaty taryfowej,
- ☐ niezawodność - pewność dojechania do celu,
- ☐ punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- ☐ rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami,
- ☐ czas podróży - całkowity czas przemieszczenia się,
- ☐ wygoda - komfort przebywania na przystanku i w pojeździe,
- ☐ informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach,
- ☐ bezpieczeństwo osobiste - w pojeździe i na przystanku,
- ☐ dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

Różnice wyników ankiet przeprowadzonych przy niniejszej aktualizacji w odniesieniu do ankiet przeprowadzonych w okresie przyjmowania bazowego planu zostały przedstawione na Rysunku VI-1 i Rysunku VI-2.



Rysunek VI-1 - Postulaty transportowe uznane przez ankietowanych jako najważniejsze. Źródło: opracowanie UMWL

Największe zmiany spadkowe w postulatach zgłaszanych jako najważniejsze dotyczą bezpośredniości oraz kosztu tzn. że dla mniejszej liczby ankietowanych dane postulaty są najważniejsze, a co za tym idzie nastąpiła poprawa w danych kategoriach. Największy wzrost odnotowano w postulatach informacji i bezpieczeństwa, które można poprawić np. poprzez zwiększenie dostępności rozkładów jazdy oraz montaż monitoringu w pojazdach.

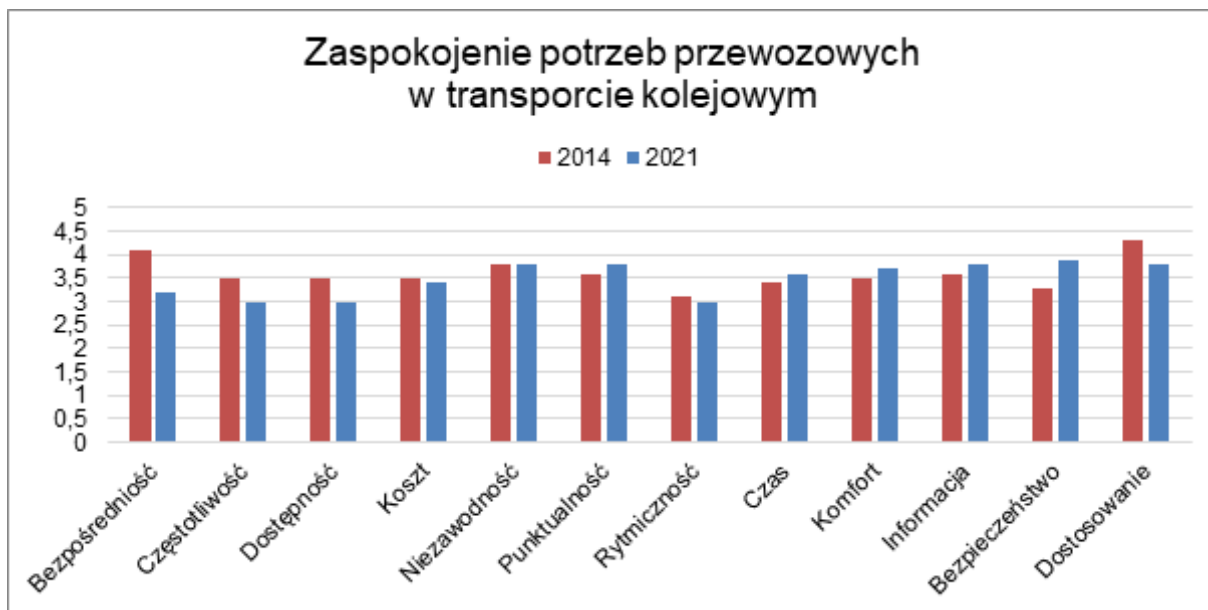


Rysunek VI-2 - Postulaty transportowe uznane przez ankietowanych jako najmniej ważne. Źródło: opracowanie UMWL

Odnosząc się do postulatów ocenionych jako najmniej ważne największa zmiana wzrostowa dostrzegalna jest w postulatcie dostosowania pojazdów, co jest równoznaczne z pozytywnym odczuciem pasażerów w tej kwestii, a największe spadki są w czasie podróży i rytmiczności, które poprawić można dzięki poprawie parametrów infrastruktury kolejowej.

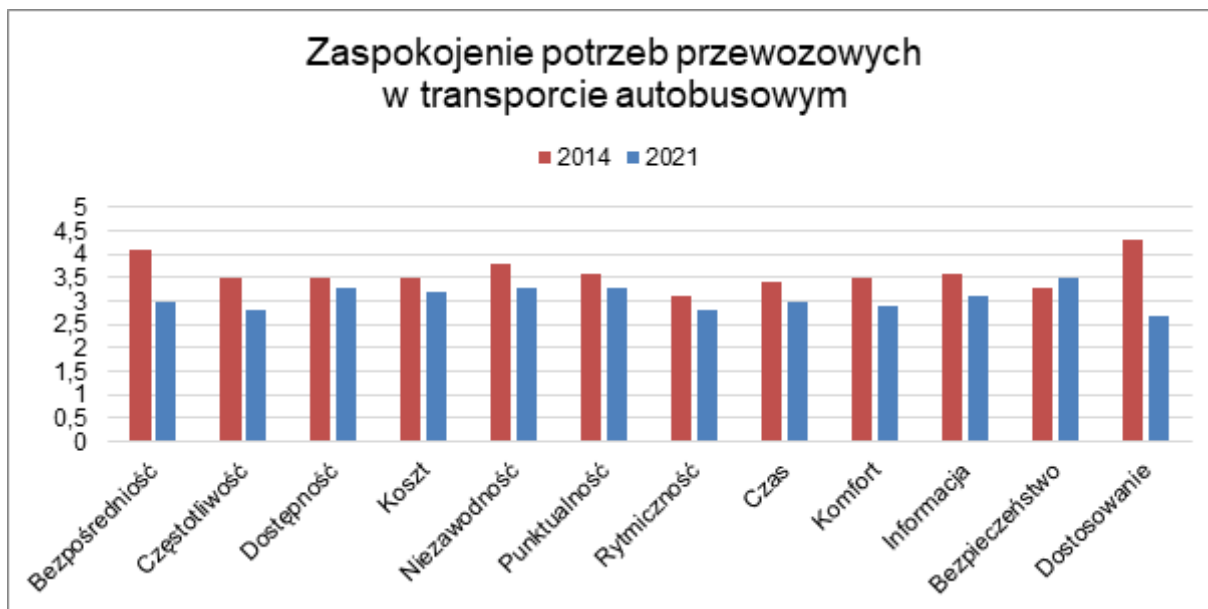
VI. 2 pkt 6.3 Zaspokojenie potrzeb transportowych – dodanie nowego punktu

W ramach tego badania sprawdzano zaspokojenie potrzeb transportowych osób korzystających z transportu kolejowego VI-3 i autobusowego VI-4.

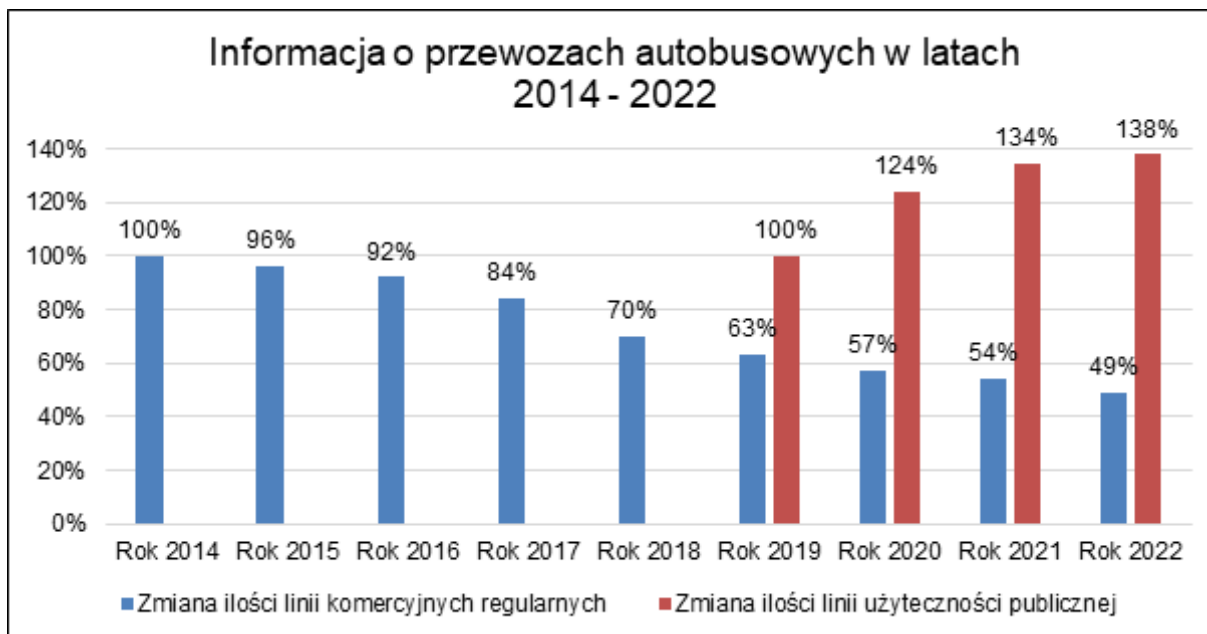


Rysunek VI-3 - Zaspokojenie potrzeb przewozowych w transporcie kolejowym (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) Źródło: opracowanie UMWŁ

Mieszkańcy niemalże połowę z potrzeb ocenili znacznie lepiej niż w 2014 roku co oznacza, że nastąpiła poprawa na tych płaszczyznach. Niezawodność została oceniona niezmiennie, natomiast gorsze oceny otrzymały bezpośredniość, częstotliwość, dostępność i dostosowanie kolei. W celu poprawy częstotliwości powinno się dążyć do zwiększenia siatki połączeń i realizacji projektów infrastrukturalnych pozwalających na poprawę bezpośredniości, dostępności i dostosowania np. poprzez budowę nowych linii i przystanków kolejowych.



Rysunek VI-4 - Zaspokojenie potrzeb przewozowych w transporcie autobusowym (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) Źródło: opracowanie UMWŁ



Rysunek VI-5- Informacja o przewozach autobusowych w latach 2014- 2022 Źródło: opracowanie UMWL

Powyższy wykres obrazuje postępującą redukcję przewozów komercyjnych realizowanych w ramach wolnorynkowej działalności gospodarczej w latach 2014 – 2022. W początkowym roku 2014 w obiegu obowiązywało 396 zezwoleń na wykonywanie regularnych osób w krajowym transporcie drogowym natomiast w roku 2022 tych zezwoleń jest już tylko 194. W celu przeciwdziałania postępującemu wykluczeniu komunikacyjnym samorząd województwa łódzkiego aktywnie włączył się w rządowy program „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”. W roku 2019 uruchomionych zostało 29 linii objętych dofinansowaniem z tego Funduszu, a aktualnie takich linii jest już 40 z założeniem dalszego rozwoju.

Należy wziąć pod uwagę, że badanie dotyczyło również przewozów komercyjnych realizowanych przez przewoźników w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. W okresie epidemicznym przewozy komercyjne mogą być zawieszane w przypadku np. braku rentowności. Szacuje się, że w przypadku braku ingerencji Województwa Łódzkiego w autobusowy rynek przewozowy (uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej) wyniki ankiet byłyby jeszcze niżej ocenione przez ankietowanych. Otrzymane dane stanowią potwierdzenie, że uruchomienie wojewódzkich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest założeniem słusznym a ofertę przewozową należy nadal ulepszać.

VII. Zasady organizacji rynku przewozów

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 7 „Zasady organizacji rynków przewozów” zmianie i dodaniu nowego punktu uległy następujące punkty:

VII. 1 pkt 7.2 Zasady podziału kompetencji – zmiana punktu

VII. 1.1 pkt. 7.2.1 i 7.2.3 Zasady podziału kompetencji w przewozach międzywojewódzkich – współpraca organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym – zmiana punktu

Zasady podziału kompetencji i współpracy organizatorów w przewozach wykonywanych z przekroczeniem granicy województwa realizowane są na podstawie obowiązujących przepisów prawa, w tym, w szczególności na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw zmieniono w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym definicję pojęcia „wojewódzkich przewozów pasażerskich”, poprzez włączenie w jego zakres przewozów kolejowych do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa (tzw. połączenia stykowe).

Mając na względzie, że poza tym rozszerzeniem zakresu definicji pozostawiono bez zmian jej wszystkie pozostałe, dotychczasowe elementy, przewiduje się możliwość wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na liniach wykraczających poza granice województwa, do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa oraz do uzgodnionej stacji końcowej, w przypadku zawarcia z właściwym Województwem porozumienia lub uzgodnienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na liniach wykraczających poza granice województwa realizowane będzie do granicy województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa w przypadku uruchomienia takich przewozów albo odbywać się będzie na zasadach określonych w porozumieniach lub uzgodnieniach zawartych z innymi Województwami, na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

VII. 1.2 pkt. 7.2.5 Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym – zmiana punktu

Publiczny transport zbiorowy na poziomie wykonawczym może być realizowany przez operatorów, świadczących usługi na liniach o charakterze użyteczności publicznej, a także przewoźników, wykonujących przewozy komercyjne bez rekompensat. Obowiązujące akty prawne nie wykluczają funkcjonowania rynku linii komercyjnych nawet w sytuacji, gdy właściwy organizator uruchomi linie o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym województwo może być organizatorem przewozów autobusowych w następujących przypadkach:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.

Podjęcie działań organizatora przez Województwo Łódzkie w komunikacji autobusowej nastąpiło z chwilą uruchomienia rządowego programu na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Pierwsze linie autobusowe zostały uruchomione przez województwo od 1 września 2019 r.

Z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych dofinansowywane mogą być współfinansowane i uruchamiane linie komunikacyjne nie funkcjonujące od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie. Uruchamianie nowych linii autobusowych ma przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, tak aby mieszkańcy wsi oraz małych miejscowości mieli możliwość dojechania środkami transportu publicznego do szkół, placówek ochrony zdrowia, pracy oraz instytucji kultury. Połączenia autobusowe, organizowane przez Województwo Łódzkie, obejmują wszystkie powiaty na terenie województwa.

Ponadto przewoźnicy planujący wykonywać regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych w krajowym transporcie drogowym mogą działać w terminach i na zasadach komercyjnych przewidzianych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Województwo nie może blokować dostępu do rynku, zatem nie ma wpływu na rozmiar i kształt rynku przewozów komercyjnych.

VII. 1.3 pkt. 7.3 Integracja regionalna – spójna taryfa przewozowa – zmiana punktu

Samorząd Województwa Łódzkiego jest jednym z prekursorów wprowadzania i rozszerzania integracji taryfowej na poziomie regionalnym w kraju. Podstawowym czynnikiem utrudniającym wprowadzenie pełnej integracji transportu publicznego w Polsce jest zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, gdyż dla niektórych grup społecznych wymiar przyznanych ulg różni się w zależności od rodzaju komunikacji i zakupywanego biletu.

Tabela VII-1 Wykaz najważniejszych ulg ustawowych stosowanych w komunikacji autobusowej niemiejskiej i kolejowej

Rodzaj ulgi	Komunikacja autobusowa		Komunikacja kolejowa		Komunikacja miejska
	Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	
 Osoby niepełnosprawne niezdolne do samodzielnej egzystencji	49%	brak	49%	brak	brak
 Osoby niewidome zdolne do samodzielnej egzystencji	37%	37%	37%	37%	brak
 Osoby niewidome niezdolne do samodzielnej egzystencji	93%	93%	93%	93%	brak
 Przewodnik osoby niezdolnej do samodzielnej egzystencji	95%	brak	95%	brak	brak
 Żołnierz niezawodowy					brak
 Dziecko niepełnosprawne	78%	78%	78%	78%	brak
 Opiekun dziecka niepełnosprawnego					brak
 Dziecko do lat 4	100%	brak	100%	brak	brak
 Dzieci od 4 do 6 lat	37%		37%		brak
 Uczeń		49%	37%	49%	brak
 Student, doktorant	brak	51%	51%	51%	50%
 Nauczyciel		33%	33%	33%	brak

Podkreślić należy również fakt, że strategią Samorządu Województwa mającą wpłynąć na zwiększenie ilości pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego jest honorowanie przez operatorów kolejowych, z którymi Województwo Łódzkie ma zawarte umowy o świadczenie usług publicznych programów wojewódzkich jak „Wojewódzka Karta Rodzin Wielodzietnych” i „Karta Seniora Województwa Łódzkiego” oraz wprowadzanie do tych umów ofert specjalnych i pozataryfowych zawierających ulgi na przejazdy dedykowane dla wybranych grup mieszkańców regionu, szczegółowo określonych w taryfie przewozowej dostępnej na stronach internetowych operatorów kolejowych.

VII. 1.3.1 pkt 7.3.1 Wspólny Bilet Aglomeracyjny, wzajemne honorowanie biletów przez przewoźników kolejowych i lokalnej komunikacji miejskiej – dodanie nowego punktu

Samorząd Województwa Łódzkiego prowadzi konsekwentną strategię integracji taryfowej, której głównym założeniem jest opracowanie i wdrożenie łączonego systemu płatności za przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego jak i drogowego dla których Organizatorem jest Województwo Łódzkie z lokalną komunikacją miejską w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego w regionie tj.: Łodzi, Pabianic, Zgierza, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradza, Strykowa, Głowna i, Łowicza.

W dniu 30 maja 2014 r. zawarte zostało porozumienie międzygminne pomiędzy Miastem Łódź, Miastem Pabianice oraz Miastem Zgierz w sprawie wprowadzenia specjalnej zintegrowanej ofert taryfowej pod nazwą Wspólny Bilet Aglomeracyjny. W dniu 29 września 2014 r. do ww. porozumienia zawarto Aneks nr 1, w ramach którego do WBA dołączyły Gmina Łask, Miasto Zduńska Wola, oraz Miasto Sieradz. W dniu 23 lutego 2015 r. zawarto Aneks nr 2, gdzie do porozumienia dołączyli kolejni partnerzy tj. Miasto Łowicz, Miasto Głowno oraz Miasto Stryków.

Ważnym krokiem w zakresie integracji było też wprowadzenie pełnej uznawalności pomiędzy miejskimi przewozami w Łodzi i koleją na odcinkach wewnątrzmiastowych. Od dnia 2 kwietnia 2017 r. w rezultacie prowadzonych pod patronatem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego prac wprowadzono wzajemne honorowanie wszystkich biletów jednorazowych i okresowych komunikacji miejskiej w Łodzi oraz kolejowych „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o. o. i „Przewozów Regionalnych” sp. z o. o. Kontekstowo ujednoliceniu uległy odpowiednie ceny biletów, aby uniknąć efektu „kanibalizmu” jednej oferty przez drugą.

Następstwem wprowadzonych zmian było zawarcie w 2017 r. kolejnego Aneksu nr 3 do porozumienia międzygminnego, w którym nastąpiła zmiana obszarów stref obowiązywania WBA poprzez likwidację strefy „O” w związku z wprowadzeniem ww. honorowania biletów komunikacji miejskiej i kolei na terenie Miasta Łodzi. Wprowadzono również zmianę cennika WBA we wszystkich strefach w zakresie zwiększenia udziałów przewoźników kolejowych do poziomu obowiązującego w strefie „0” przy jednoczesnym zachowaniu udziału Miasta Łódź bez zmian. W 2020 r. zawarty został kolejny Aneks nr 4, w którym nastąpiło zwiększenie cen biletów normalnych oferty WBA.

Dodatkowym ułatwieniem, w tym dla pasażerów korzystających z oferty WBA było wprowadzenie od dnia 2 stycznia 2018 r. wzajemnego honorowania biletów „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o. o. i „Przewozów Regionalnych” sp. z o. o. (obecnie POLREGIO S.A.) na trasach wzajemnie obsługiwanych przez tych Operatorów.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów od 12 grudnia 2021 r., wprowadzone zostało wzajemne honorowanie biletów ŁKA – POLREGIO na trasie z Łodzi do Warszawy w pociągach kategorii interRegio i ŁKA Sprinter. Wprowadzone rozwiązanie stanowi kolejne ułatwienie dla pasażerów z Łodzi i z mniejszych miejscowości regionu w planowaniu podróży pociągami, których organizatorem jest Województwo Łódzkie, we wszystkie dni tygodnia.

W chwili obecnej Wspólny Bilet Aglomeracyjny dostępny jest w różnych wariantach, obejmujących różny zakres obowiązywania na sieci kolejowej oraz różny zakres obowiązywania w komunikacji miejskiej. Rozwiązania taryfowo-biletowe, stosowane na terenie województwa łódzkiego, cechują się ewolucyjnym dostosowywaniem do potrzeb pasażerów, z równoczesnym uwzględnieniem ograniczeń budżetowych.



Rysunek VII-1 Wspólny bilet aglomeracyjny WBA

Źródło: Źródło: opracowanie UMWL

VII. 1.3.2 pkt 7.3.2 Integracja biletowa przewoźników kolejowych i drogowych PKS + Łódzka Kolej Aglomeracyjna + Polregio – zapis dodany

Samorząd Województwa Łódzkiego w zakresie walki z wykluczeniem komunikacyjnym wdraża w regionie nowe innowacyjne rozwiązania w zakresie integracji taryfowo-biletowej jakim jest współpraca pomiędzy Operatorami kolejowymi Łódzką Koleją Aglomeracyjną sp. z o. o. oraz POLREGIO S.A. a Operatorami przewozów użyteczności publicznej w transporcie autobusowym organizowanym przez Województwo Łódzkie. Inicjatywa ta polega na obniżce ceny biletu w relacji łączonej w stosunku do zakupu dwóch biletów odrębnie. Działanie to pozostaje skorelowane z uruchomieniem połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej[#]. Główny nacisk został w tym przypadku położony na podróże incydentalne (a nie – podróże cykliczne, jak w przypadku WBA), bowiem obsługa relacji w przekroju całego województwa to obsługa ruchu nie związanego z dojazdami codziennymi.

Współpraca w ramach biletu autobusowo-kolejowego, będzie sukcesywnie rozszerzana tak aby, po pierwsze zapewnić gęstsza siatkę połączeń, także w sytuacjach awaryjnych (np. opóźnienie autobusu skutkujące zerwaniem skomunikowania), a po drugie dla zapewnienia czytelnej, ujednoliconej oferty w ramach całej siatki kolejowej, na terenie województwa łódzkiego.

VIII. Pożądany standard usług przewozowych

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 8 „Pożądany standard usług przewozowych” zmianie i dodaniu nowego punktu uległy następujące punkty:

VIII. 1 pkt. 8.2 Ochrona środowiska – zmiana punktu

Z chwilą wstąpienia w struktury Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do respektowania i przestrzegania wspólnotowych norm i wymogów prawnych, w tym tych związanych z ochroną środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku: Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 w zakresie ochrony środowiska wskazuje przede wszystkim Cel operacyjny 3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska, na który składają się kierunki działań:

- □3.1.1. Poprawa jakości powietrza
- □3.1.2. Ochrona zasobów wód oraz poprawa ich jakości
- □3.1.3. Przeciwdziałanie skutkom suszy i zmniejszanie niedoborów wody
- □3.1.4. Ograniczanie skutków zjawisk ekstremalnych.

Niemniej troska o środowisko przejawia się we wszystkich obszarach SRWŁ2030, także w kierunku działań 3.3.4. Stworzenie atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty przewozowej publicznym transportem zbiorowym, który zakłada m.in. rozwój parku taborowego, w tym m.in. wspieranie: zakupu nowoczesnego zero- lub niskoemisyjnego taboru (np. o alternatywnych źródłach napędu) autobusowego, tramwajowego i kolejowego.

Natomiast Cel operacyjny 3.4. Nowoczesna energetyka w województwie zakłada m.in. rozwój strategicznego systemu elektroenergetycznego, m.in. poprzez wdrażanie niskoemisyjnych, innowacyjnych rozwiązań w produkcji energii.

W ramach działań związanych z realizacją ww. celów, Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o., jako pierwszy pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce, w 2021 roku dołączyła do Zielonej Kolei - programu powołanego przez Centrum Efektywności Energetycznej Kolei i koordynowanego przez PKP Energetyka. Wynikiem prac jest zapewnienie przez PKP Energetyka dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej dostaw energii trakcyjnej z odnawialnych źródeł energii (OZE) - pociągi napędzane są energią powstałą w elektrowniach słonecznych i wiatrowych.

Województwo Łódzkie będzie dążyć do zwiększania udziału energii trakcyjnej z odnawialnych źródeł energii (OZE) w przewozach dla których jest organizatorem.

VIII. 1.1 pkt. 8.2.2 Transport drogowy – zmiana punktu

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z wymagań postawionym wybranemu operatorowi. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność.

Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak: tlenki azotu (NOX), węglowodory (HC), tlenki węgla (CO), cząstki stałe. Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Norma dopuszczalna w wojewódzkich przewozach pasażerskich dla pojazdów używanych będzie nie niższa niż EURO 4.

W okresie do 3 lat od daty zawarcia umów wieloletnich dopuszcza się stosowanie pojazdów spełniających normę Euro 3. Pozwoli to na dostosowanie posiadanego przez przewoźników drogowych taboru do bardziej rygorystycznej normy, a jednocześnie nie wykluczy ich z rynku przewozowego o charakterze użyteczności publicznej.

VIII. 2 pkt 8.3 Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych – zmiana punktu

VIII. 2.1 pkt. 8.3.2 Transport drogowy – zmiana punktu

W transporcie drogowym, ze względu na ograniczenia przestrzenne dużo trudniej jest wprowadzić ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. W wojewódzkich przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizator będzie dążył aby trasach o długości poniżej 30 km kursy były obsługiwane taborami co najmniej częściowo niskopodłogowym z oznakowanym wejściem i miejscem podróży dla osób na wózkach inwalidzkich. Dopuszcza się nie stosowanie wyżej wymienionych pojazdów na trasach o długości powyżej 30 km. We wszystkich pojazdach realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej stosowane będzie oznakowanie miejsc dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

VIII. 3 pkt. 8.6 Dostępność do infrastruktury przystankowej – zmiana punktu

VIII. 3.1 pkt. 8.6.1 Transport kolejowy – zmiana punktu

W regionie funkcjonują 162 stacje i przystanki kolejowe. Działania inwestycyjne na liniach kolejowych obejmowały również modernizację stacji i przystanków kolejowych spośród których 93 jest zmodernizowanych, a 13 pozostaje w trakcie realizacji (m.in.: Kutno, Łowicz, Łódź Kaliska). W 2021 r. oddano do użytku nowe przystanki kolejowe: Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Warszawska, Łódź Retkinia. Rozpoczęła się także przebudowa kolejnych obiektów na liniach kolejowych, w tym na Nr 131 Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice - Tczew oraz budowa 3 nowych przystanków w tunelu średnicowym łączącym podziemny dworzec Łódź Fabryczna ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. Trwa realizacja *Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 za rok 2021* dzięki któremu poprawi się dostęp lokalnych społeczności do transportu kolejowego, co przyczyni się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej. Do końca 2023 r. w regionie zmodernizowanych będzie ponad 70% stacji i przystanków kolejowych.

VIII. 3.2 pkt. 8.6.2 Transport drogowy – zmiana punktu

Gęstość przystanków autobusowych jest większa niż kolejowych, ponieważ zorganizowanie przystanku autobusowego wiąże się z dużo niższymi kosztami niż na kolei. W wojewódzkich przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej będą one dedykowane wszystkim miejscowościom po trasie tak aby zapewnić mieszkańcom województwa realny dostęp do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Tylko szeroka oferta przewozowa w zakresie bazy przystankowej będzie skutecznie oddziaływała na potencjalne wykluczenia komunikacyjne.

W przewozach organizowanych przez Województwo Łódzkie wykorzystywane są głównie przystanki usytuowane przy drogach publicznych. Należy podkreślić, iż o lokalizację tych przystanków oraz ilości decyduje właściwy zarządca drogi.

Województwo Łódzkie dążyć będzie do uwzględnienia w projektowanych rozkładach jazdy wszystkich przystanków usytuowanych na drodze przejazdu.

IX. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 10 „Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zmianie uległy następujące punkty:

IX. 1 pkt. 10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zmiana punktu

Samorząd Województwa Łódzkiego działając na rzecz zwiększenia oferty przewozowej pod kątem możliwości pozyskania istniejącego potencjału pasażerskiego z transportu indywidualnego na rzecz publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zapisami Planu Transportowego wdraża strategię rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym poprzez tworzenie spójnej sieci powiązań transportowych obszaru województwa oraz rozbudowę parku taborowego zarówno kolejowego jak i autobusowego.

Województwo Łódzkie w ramach podejmowanych przedsięwzięć z zakresu „Likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem”, realizuje sukcesywnie kolejne etapy działań mających za zadanie zwiększenie ilości jednostek taboru do przewozu pasażerów, a tym samym zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych mieszkańców regionu.

W celu pogłębienia integracji różnych środków komunikacji dla zapewnienia dogodnych warunków przesiadkowych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych Samorząd dostosowuje warunki organizacji i funkcjonowania transportu autobusowego do transportu kolejowego. Powyższe zapewni realizację kierunku rozwoju transportu publicznego w regionie wskazanego w Planie Transportowym jako konieczność poprawy konkurencyjności komunikacji kolejowej względem komunikacji drogowej w perspektywie 2030.

Biorąc powyższe pod uwagę Województwo Łódzkie planuje pozyskanie taboru autobusowego z jego przeznaczeniem dla linii dowozowych do kolei umożliwiających przesiadkę z autobusu do pociągu w systemie „door to door”. Godziny przyjazdów i odjazdów połączeń autobusowych będą dostosowane do rozkładu jazdy pociągów. W celu spełnienia powyższych uwarunkowań ww. przewozy autobusowe użyteczności publicznej uruchamiane przez Województwo Łódzkie planowane są w formule transportu dowozowego do linii kolejowych – tzw. połączeń „ostatniej mili”. Rozwiązanie takie pozwoli na płynną regulację godzin odjazdu autobusów w zależności od godziny odjazdu pociągu.

Kierunkiem rozwoju w zakresie taboru dedykowanego do transportu publicznego organizowanego przez Województwo Łódzkie będzie wprowadzenie do eksploatacji autobusów z bateryjnym napędem elektrycznym, doładowywanych wyłącznie w zajezdniach operatora przewozów lub w innych miejscach garażowania nocnego – przede wszystkim poprzez złącza plug-in, najlepiej z ładowarek mobilnych.

Województwo Łódzkie nie przewiduje do 2025 r. wykorzystania do obsługi linii komunikacyjnych użyteczności publicznej w transporcie drogowym pojazdów elektrycznych oraz pojazdów zasilanych gazem ziemnym w rozumieniu nadanym Ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Rozważane jest natomiast wykorzystywanie takich pojazdów w okresach przyszłych, w zależności od rozwoju technologii pojazdów zeroemisyjnych, dostępności takich pojazdów przystosowanych do obsługi przewozów podmiejskich i regionalnych oraz dostępności infrastruktury do ich ładowania i tankowania.

Nie wyklucza się dalszego rozwoju parku taborowego z uwzględnieniem pojazdów zeroemisyjnych z wodorowymi ogniwami paliwowymi, jeśli wykazana zostanie opłacalność takiego działania, przy ewentualnym uwzględnieniu pozyskania środków z funduszy krajowych i europejskich.

Proces wprowadzania taboru zeroemisyjnego rozpoczną analizy celowości i uwarunkowań eksploatacji takiego typu taboru, z wyborem linii do obsługi oraz ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Analizy takie będą prowadzone na etapie przygotowywania postępowań na zakup autobusów.

„Likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem” obejmuje swoim zakresem również zarządzanie drogami przez Województwo Łódzkie gdzie sukcesywnie, we współpracy z powiatami i gminami, będzie planowany i monitorowany rozwój sieci dróg, infrastruktury przystankowej oraz tras dla rowerów, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się rowerami, w tym elektrycznymi, i innymi środkami do indywidualnego przemieszczania się, pomiędzy istotnymi miejscowościami, umożliwiając dotarcie do najważniejszych celów ruchu.

Kierunkiem rozwoju transportu publicznego w skali województwa będzie także jego integracja w ramach całego systemu transportu publicznego, obejmującego przewozy kolejowe, przewozy drogowe różnych organizatorów oraz komercyjne, a także transport indywidualny. Integracja obejmować będzie poziomy infrastruktury, rozkładów jazdy oraz taryfy opłat.

Systematycznie tworzone będą zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, a lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, z uwzględnieniem komunikacji miejskiej i transportu indywidualnego, stanowiące szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego. Łatwe przesiadki umożliwią planowane do uruchomienia linie dowozowe do dworców i przystanków kolejowych.

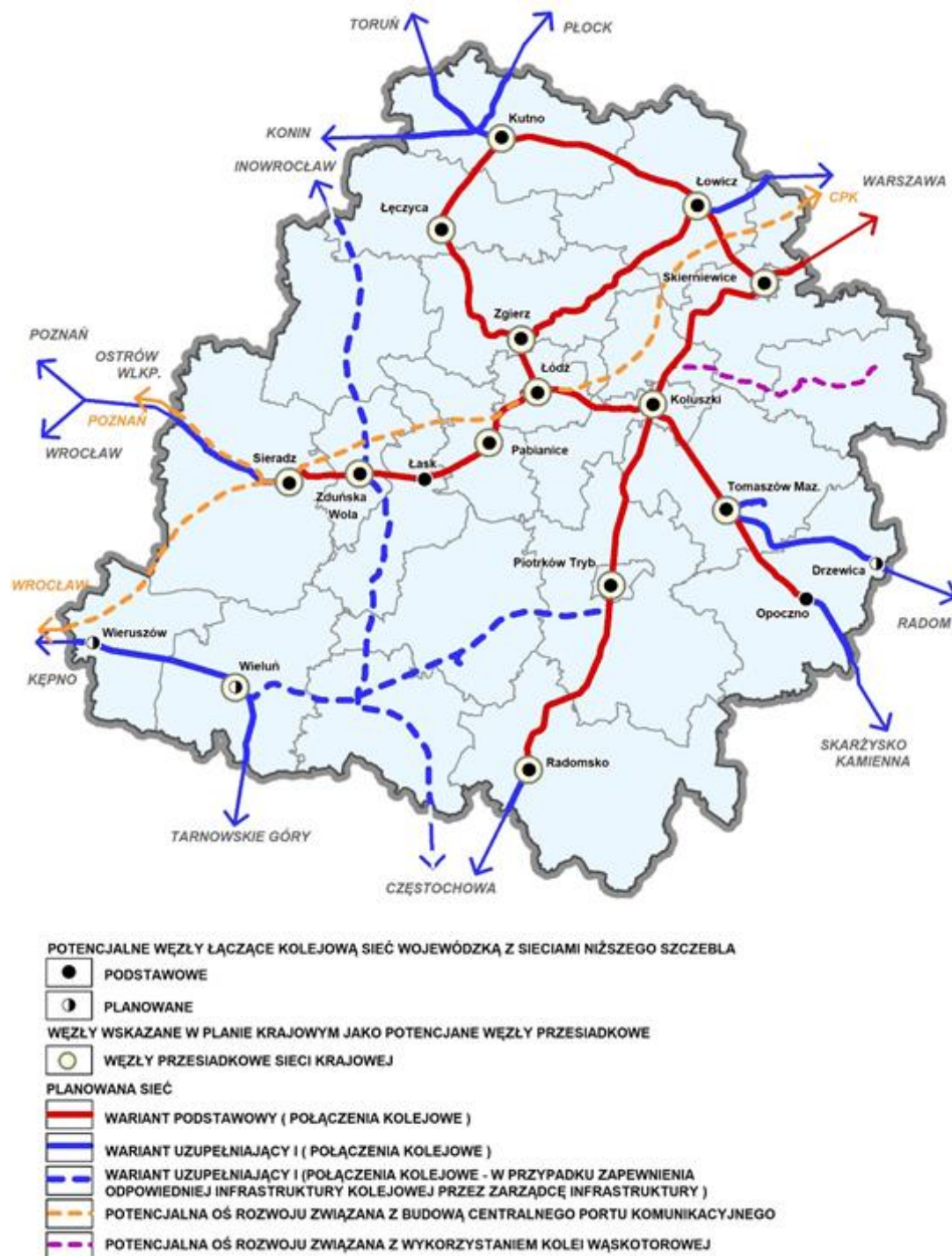
Województwo Łódzkie będzie prowadzić akcje promujące publiczny transport zbiorowy, w szczególności kolejowy – wraz z uzupełniającymi autobusowymi liniami dowozowymi – oraz uruchamiane przewozy autobusowe. Promowane będzie także wykorzystanie środków transportu publicznego innych organizatorów oraz działania integrujące różne formy transportu, w tym wprowadzanie wspólnych biletów. Województwo Łódzkie podejmować będzie działania promujące ekomobilność i edukację ekologiczną.

Kierunki rozwoju transportu publicznego organizowanego przez Województwo Łódzkie będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich oraz ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- □ zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- □ promowania rozwiązań proekologicznych;
- □ integracji środków transportu;
- □ podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

IX.2 pkt. 10.4. Perspektywa rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej – zmiana punktu

Plan Transportowy nie ustala planowanych zadań inwestycyjnych w transporcie publicznym, wykorzystując istniejące połączenia kolejowe i drogowe. W związku z tym nie koliduje z ustaleniami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju i Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego. Jednakże w perspektywicznych planach inwestycyjnych zarządców infrastruktury znajdują się również punkty dotyczące infrastruktury kolejowej, a ich powstanie może spowodować zmianę układu komunikacyjnego wojewódzkiej sieci. Potencjalną osią rozwoju sieci są połączenia komunikacyjne na liniach kolejowych: Nr 85 Warszawa Zachodnia – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Sieradz Północny – Poznań Starołęka i Nr 86 Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław (Koleje Dużych Prędkości) planowanych do budowy w ramach programu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), oraz Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Linii Kolejowej nr 131.



Rysunek IX 1 Mapa perspektywy rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych. Opracowanie: BPPWL

Właściwy organizator ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów rozważy również wykorzystanie lokalnej linii kolejowej Rogów Osobowy – Biała Rawska (wąskotorowej) do świadczenia publicznego kolejowego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, jeśli infrastruktura tej linii zostanie dostosowana w sposób umożliwiający wykorzystanie jej do regularnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej (a nie tylko do przewozów o charakterze turystycznym).

X. Aktualizacja w zakresie etapów i harmonogramu wdrażania planu

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 11 „Etapy i harmonogram wdrażania planu” zmianie uległy następujące punkty:

X. 1 pkt. 11. Etapy i harmonogram wdrażania planu – zmiana punktu

Wdrożenie zapisów planu będzie się odbywać w trzech etapach, które zostały ujęte w niżej przedstawionym harmonogramie.

Tabela X-1 - Harmonogram wdrażania planu

Harmonogram		
Zakres	Rezultat	Termin realizacji
Etap I		
Monitorowanie tworzenia planów transportowych wszystkich jednostek niższego szczebla (głównie powiatów) wchodzących w skład obszaru województwa łódzkiego, analiza planowanych sieci komunikacyjnych	stworzenie spójnej oferty transportu zbiorowego w województwie łódzkim	Realizacja do roku 2017*
Dalszy rozwój Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego	Integracja transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji	
Opracowanie dokumentów studialnych, między innymi "Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu"	Poprawa dostępności komunikacji zbiorowej na obszarze województwa łódzkiego	
Etap II		
Monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń miast powiatowych nie skomunikowanych ze stolicą województwa transportem kolejowym	Zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców powiatów nie objętych transportem kolejowym	Realizacja od roku 2017 do 2030 *
Integracja transportu wojewódzkiego z komunikacją miejską w ŁOM	Integracja transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji	
Monitorowanie stopnia przygotowania przez właściwych zarządców infrastruktury szczegółowej dokumentacji projektowej dotyczącej rozbudowy i modernizacji węzłów komunikacyjnych i stacji	Poprawa dostępności do komunikacji zbiorowej na obszarze województwa łódzkiego	
Etap III		
Monitorowanie stopnia przygotowania przez właściwych zarządców infrastruktury kolejowej szczegółowej dokumentacji dotyczącej rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej	Poprawa dostępności do komunikacji zbiorowej na obszarze województwa łódzkiego	Realizacja od roku 2020 do 2030 *
Rozwój sieci połączeń komunikacyjnych (po istniejącej infrastrukturze lub w przypadku powstania nowej infrastruktury)		

Monitorowanie stopnia przygotowania przez właściwych zarządców infrastruktury rozbudowy i modernizacji węzłów komunikacyjnych i stacji		
Integracja transportu wojewódzkiego z systemami gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich (poza ŁOM)	Integracja transportu zbiorowego na obszarze województwa łódzkiego	

* termin realizacji poszczególnych zadań będzie uzależniony od możliwości finansowych i organizacyjnych Województwa Łódzkiego

XI. Monitorowanie i aktualizacji planu

W odniesieniu do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” w ramach Rozdziału 12 „Monitorowanie i aktualizacja planu” zmiany uległy następujące punkty:

XI. 1 pkt. 12.1 Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zmiana punktu

Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji zadań postawionych przed transportem publicznym ma na celu potwierdzenie zgodności realizacji planu transportowego z złożonymi celami. Mierniki stopnia realizacji celów w transporcie publicznym dzielimy na społeczne, statystyczne oraz finansowe.

Województwo Łódzkie jako organizator transportu zbiorowego użyteczności publicznej w ramach zawartych z operatorami umów przewozowych zawarło zapisy dotyczące monitorowania wykonywanych usług przewozowych w zakresie mierników społecznych, statystycznych oraz finansowych, tak aby możliwa była weryfikacja założonych celów w odniesieniu do proponowanej oferty transportowej co wypełnia obowiązki wynikające z art. 49 ust. 2 Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym oraz Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego”.

Mierniki społeczne polegają na badaniu opinii publicznej i dostosowywanie oferty transportowej do zmieniającego się zapotrzebowania komunikacyjnego mieszkańców. W umowach przewozowych przewidziano przeprowadzanie przez operatorów badań popytowych oraz badań jakości świadczonych usług jak również udostępnianie pasażerom platformy ułatwiającej zgłaszanie uwag i zapewniającej możliwość dokonywania oceny świadczonych usług przewozowych. Ponadto organizator dokonuje analizy wpływającej korespondencji i wniosków od podróżnych. W zakresie mierników statystycznych i finansowych dane zbierane są i przekazywane przez operatorów na podstawie umów przewozowych.

Wyżej wymienione mierniki będą monitorowane przez organizatora w celu obserwacji zmian i możliwości poznania ich dynamiki. W określonych przypadkach na wniosek wyniki monitoringu zostaną przekazane i zaprezentowane Zarządowi Województwa Łódzkiego.

XI. 2 pkt. 12.2 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego – zmiana punktu

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Województwo Łódzkie.

Przyjmuje się, iż weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu będzie konieczna w przypadku pojawienia się nowej infrastruktury lub przepisów prawa, które będą miały znaczący wpływ na organizowanie publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej na terenie województwa łódzkiego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Należy mieć jednak na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podania do publicznej wiadomości i podjęcia stosownej uchwały przez sejmik województwa łódzkiego.