

**UCHWAŁA NR VIII/47/24
RADY GMINY DŁUTÓW**

z dnia 27 listopada 2024 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040)”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 i 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, poz. 1572) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040)”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Dłutów.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

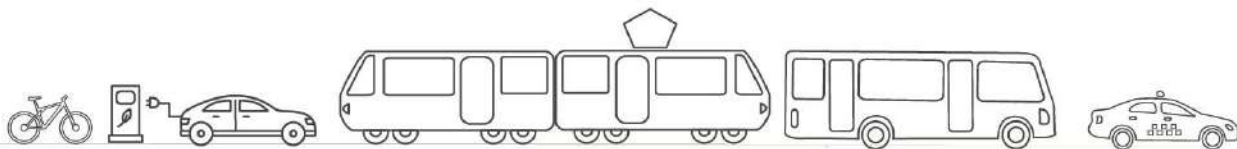
Przewodniczący Rady Gminy
Dłutów

Hubert Sokółowski



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Raport Diagnostyczno-Strategiczny



*„Miasta nie są tworamami statycznymi, zmieniają się i rozwijają. (...)
Żeby zrozumieć Miasto, trzeba wiedzieć coś o ludziach,
którzy w nim mieszkają, i o tych, którzy je zbudowali.”*

- Język Miast, Deyan Sudjic

Opracowanie pt.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030
(z perspektywą do 2040)

zostało przygotowane przez konsorcjum firm:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

(Lider konsorcjum)



A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

(Partner)

na podstawie umowy nr SŁOM.271.3.2023/3 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 28.02.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – Kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk – Koordynator

Jakub Balik

Szymon Piotr Bryzgalski

Agnieszka Gajda

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Michał Jabłonowski

Konrad Korzistka

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

dr Łukasz Pancewicz

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	4
SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW	6
1 CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP)?	11
2 DLACZEGO ŁÓDZKI OBSZAR METROPOLITALNY POTRZEBUJE SUMP?	13
3 SUMP DLA ŁOM	19
3.1 OBSZAR OPRACOWANIA I DELIMITACJA.....	20
3.2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA SUMP	25
4 WNIOSKI Z ETAPU DIAGNOSTYCZNEGO	30
4.1 KLUCZOWE WNIOSKI Z RAPORTU DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNEGO	30
4.2 ANALIZA SWOT.....	49
5 PODSUMOWANIE BADAŃ SPOŁECZNYCH.....	57
5.1 ANKIETA OGÓLNA.....	57
5.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM I ICH RODZICÓW.....	64
6 PLANY ROZWOJU MOBILNOŚCI W ŁOM.....	70
6.1 SCENARIUSZE ROZWOJOWE.....	70
6.2 WIZJA I MISJA SUMP DLA ŁOM	77
6.3 CELE STRATEGICZNE I SZCZEGÓŁOWE	77
7 OBSZARY STRATEGICZNE	79
7.1 PLANOWANIE PRZESTRZENNE.....	79
7.2 TRANSPORT PUBLICZNY I NIEZMOTORYZOWANY	84
7.3 TRANSPORT SAMOCHODOWY – INDYWIDUALNY I TOWAROWY.....	100
7.4 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	104
7.5 ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚCIĄ	106
7.6 PROMOCJA I EDUKACJA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	112
8 PAKIETY DZIAŁAŃ.....	114
8.1 PAKIET 1: ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ I TRANSPORTEM.....	115
8.2 PAKIET 2: NOWOCZESNA I ENERGOOSZCZĘDNA INFRASTRUKTURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	117
8.3 PAKIET 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA MOBILNOŚCI W OBSZARZE.....	119
8.4 PAKIET 4: EFEKTYWNY, EKOLOGICZNY I WYDAJNY TRANSPORT ŁADUNKÓW.....	121
8.5 PAKIET 5: ŚWIADOMI I AKTYWNI MIESZKAŃCY ŁOM	122
9 WDRAŻANIE PLANU MOBILNOŚCI	123
9.1 HARMONOGRAM.....	123
9.2 FINANSOWANIE PLANU.....	124
9.3 WSKAŹNIKI	125
9.4 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ (RAMY INSTYTUCJONALNE).....	131
9.5 SYSTEM MONITORINGU I EWALUACJI PLANU	132

9.6	DZIAŁANIA NAJBARDZIEJ EFEKTYWNE I „ŁATWE WYGRANE”	134
10	SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ.....	137

SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW

BAU	Scenariusz referencyjny, zakładający brak podejmowania działań lub kontynuowanie aktualnie prowadzonych (z ang. <i>Business-As-Usual</i>).
BDL	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.
BDOT10k	Baza Danych Obiektów Topograficznych.
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.
B&R, B+R	Parking dla rowerów umożliwiający pozostawienie pojazdu i kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego (z ang. <i>Bike and Ride</i>).
Carsharing	System krótkookresowego wypożyczania pojazdów (rowerów, hulajnóg elektrycznych, samochodów), bazujący na idei tzw. ekonomii współdzielenia.
CATI	Wywiad telefoniczny wspomagany komputerowo (z ang. <i>Computer-Assisted Telephone Interview</i>); ankieta wypełniana przez ankietera na podstawie prowadzonej w czasie rzeczywistym rozmowy telefonicznej z respondentem.
CAWI	Wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony internetowej (z ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>); ankieta umieszczona pod linkiem, wypełniania samodzielnie przez respondenta.
CEPIK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.
CEWiK	Centralna Ewidencja Wypadków i Kolidzji.
CNG	Sprężony gaz ziemny (z ang. <i>Compressed Natural Gas</i>).
CPK	Centralny Port Komunikacyjny.
DDR	Droga dla rowerów.
DRT	System transportu na żądanie (w skrócie z ang. <i>Demand-Responsive Transport</i> , DRT).
DWZiZT	Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – decyzja ustalająca warunki zmiany sposobu zagospodarowania terenu, poprzez budowę obiektu budowlanego lub wykonanie innych robót budowlanych.
EOG	Europejski Obszar Gospodarczy.
FEniKS	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko.

FRPA	Rządowy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ustanowiony Ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych.
GHG	Gazy cieplarniane (z ang. <i>Greenhouse Gases</i>) – gazowe składniki atmosfery biorące udział w efekcie cieplarnianym, przede wszystkim (w ok. 80%) dwutlenek węgla.
GIS	Platforma do gromadzenia, zarządzania i analizowania danych geograficznych (z ang. <i>Geographic Information System</i>).
GPR	Generalny Pomiar Ruchu.
GTFS	Międzynarodowy format zapisu informacji o rozkładach jazdy i lokalizacji przystanków (z ang. <i>General Transit Feed Specification</i>).
GUS	Główny Urząd Statystyczny.
GUNB	Główny Urząd Nadzoru Budowlanego.
IDI	Metoda badawcza w formie bezpośredniej rozmowy badacza z pojedynczym respondentem (z ang. <i>Individual in-Depth Interview</i>). Ma na celu pogłębienie wiedzy o badanym zjawisku oraz lepszą obserwację respondenta.
ITS	Zaawansowane aplikacje łączące w sobie telekomunikację, elektronikę i technologie informatyczne z inżynierią transportu w celu planowania, projektowania, obsługi, utrzymywania i zarządzania systemami transportu (z ang. <i>Intelligent Transportation Systems</i>).
JST	Jednostka samorządu terytorialnego – gmina, powiat, województwo.
KDP	Kolej Dużych Prędkości.
KEP	Branża usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych (paczkowych).
Kongestia (transportowa)	Chroniczne zjawisko natężenia ruchu środków transportu, o skali większej niż przepustowość wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnego ciężenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się ruchu na sieci dojazdowe. Jest trudna do przezwyciężenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.
Last mile	Tzw. transport ostatniej mili – dotyczy końcowego etapu podróży lub dowozu towarów do adresata.
LPG	Skroplony gaz petrochemiczny (z ang. <i>Liquefied Petroleum Gas</i>).

ŁOM (Łódzki Obszar Metropolitalny)	Obszar, na który składa się 30 jednostek samorządu terytorialnego z pięciu powiatów: miasta Łodzi, brzezińskiego, łódzkiego-wschodniego, pabianickiego i zgierskiego.
„Migawka”	Elektroniczna karta zbliżeniowa będąca nośnikiem biletów w formie elektronicznej, wydawana przez MPK-Łódź.
Modal split	Odsetek podróżnych korzystających z określonego środka transportu lub liczba podróży z wykorzystaniem danej formy przemieszczania się.
MPZP (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego)	Opracowanie planistyczne gminy – akt prawa miejscowego uchwalony przez radę gminy, ustalający dla obszaru nim objętego, przeznaczenie terenów wyodrębnionych liniami rozgraniczającymi, z określeniem ich funkcji, zasad zagospodarowania, zasad obsługi w zakresie infrastruktury, a także określający, w zależności od potrzeb, lokalne warunki, zasady i standardy kształtowania zabudowy oraz inne szczególne warunki wymagające uregulowania planistycznego.
Multimodalność	Przemieszczanie towarów i pasażerów za pomocą dwóch lub więcej środków transportu.
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
OZE	Odnawialne źródła energii.
OzN	Osoby z niepełnosprawnością.
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PRG	Państwowy Rejestr Granic.
PTZ	Publiczny transport zbiorowy.
PZMM / SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>); zwany dalej Planem mobilności, Planem oraz SUMP-em.
P&R, P+R	Parking „Parkuj i Jedź”. Parking umożliwiający pozostawienie samochodu i sprawne kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego (z ang. <i>Park & Ride</i>).
SEWiK	System Ewidencji Wypadków i Kolidzji.
SPPN	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.
Strefa Tempo 30	Strefa ruchu drogowego, w której maksymalna dozwolona prędkość to 30 km/h.
Suburbanizacja	Jedna z faz rozwoju miasta, polegająca na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej.
SUiKZP (Studium Uwarunkowań	Dokument planistyczny określający politykę przestrzenną gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego. W studium określa się w szczególności: walory

i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego)	i zagrożenia środowiskowe, formy ochronne, obszary zabudowane, wyłączone z zabudowy i przewidziane do zabudowy z rozróżnieniem ich cech funkcjonalnych, stan i kierunki rozwoju infrastruktury usługowej i technicznej, obszary, dla których mają być sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz obszary przewidywane do realizacji zadań i programów ponadlokalnych.
SUMI	Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Indicators</i>).
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa (z ang. <i>Trans-European Transport Network</i>), służąca jako instrument koordynacji oraz zapewniania spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych na obszarze Unii Europejskiej. W skład TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne, stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju UE, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Jej integralnym składnikiem są również inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.
TOD	Koncepcja urbanistyczna lub trend w urbanistyce polegający na uwarunkowaniu rozwoju zabudowy jakiegoś obszaru możliwością jego sprawnej obsługi komunikacyjnej (z ang. <i>Transport Oriented Development</i>)
Transport intermodalny	Przewóz towarów zamkniętych w kontenerach, specjalistycznych nadwoziach wymiennych lub naczepach, przy użyciu więcej niż jednego środka transportu (np. kolej + transport drogowy).
Urban sprawl	„Rozlewanie się miasta”. Zjawisko intensywnego rozwoju zabudowy w strefie podmiejskiej dużych miast (synonim terminu „suburbanizacja”). W polskich warunkach termin obrazuje zespół negatywnych konsekwencji spontanicznego rozwoju zagospodarowania, związanego z jednorodzinną zabudową mieszkaniową poza administracyjnymi granicami miast.
UTK	Urząd Transportu Kolejowego.
UTO	Urządzenia transportu osobistego, kategoria pojazdów napędzanych elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczonych do przewożenia wyłącznie kierującego, znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące).
Ustawa o PTZ	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
„Wąskie gardła”	Miejsca na sieci transportowej o niskiej, niewystarczającej przepustowości, ograniczające możliwości przewozowe całości sieci.
WBA	Wspólny Bilet Aglomeracyjny.
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Wykluczenie
transportowe /
komunikacyjne

Brak możliwości skorzystania ze środków transportu alternatywnych wobec samochodu, wynikający z braku połączeń środkami transportu publicznego, braku infrastruktury przystankowej, pieszej lub rowerowej oraz ograniczonego dostępu do informacji o połączeniach i możliwości zakupu biletów.

Zrównoważona
mobilność

Idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, która ma na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności pod względem środowiskowym.

ZIT

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

ZPI

Zintegrowane Plany Inwestycyjne.

1 CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP)?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*, SUMP) to dokument strategiczny, wskazujący długofalową wizję rozwoju ekologicznych i efektywnych sposobów poruszania się w określonym terenie, poprzez wyznaczenie określonych działań, celów strategicznych i operacyjnych oraz wskaźników realizacji jego założeń. SUMP jest opracowaniem przekrojowym, poruszającym kwestie dotyczące transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego, urbanistyki, środowiska czy logistyki.

Zgodnie z najszerzej stosowaną definicją, celem przygotowania SUMP jest zaspokojenie potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu w sposób zrównoważony, dla lepszej jakości życia. Prace nad opracowaniem dokumentu muszą opierać się na istniejących praktykach planistycznych, biorąc pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny¹.

Dobrze przygotowany SUMP musi spełniać szereg warunków. Dokument powinien **planować zrównoważoną mobilność dla miejskich obszarów funkcjonalnych**, którymi może być miastordzeń i otaczające go gminy, cały policentryczny region lub inny układ ośrodków miejskich. Prace nad Planem i działania w nim zaproponowane powinny również bazować na **integracji poziomej i pionowej**, zakładającej współpracę pomiędzy różnymi szczeblami władz samorządowych oraz centralnych. Takie podejście powinno gwarantować przekraczanie podziałów instytucjonalnych w celu zwiększenia intensywności i jakości kooperacji pomiędzy różnymi podmiotami. Plan powinien także powstawać w wyniku realizacji **podejścia partycypacyjnego** – z udziałem mieszkańców danego obszaru, samorządowców, przedstawicieli organizacji społecznych oraz innych interesariuszy, tak aby jego postanowienia były akceptowalne społecznie. SUMP to także propozycje ambitnych, mierzalnych, ale i realnych celów, powstałych w oparciu o **szczegółową ocenę bieżącej i przyszłej wydajności systemu transportowego** danego obszaru. Plan musi również zawierać **długoterminową wizję** rozwoju transportu i mobilności oraz **przejrzysty plan wdrożenia** zaproponowanych działań, z jasnym przypisaniem odpowiedzialności. SUMP powinien zasadać się na **zrównoważonym i zintegrowanym rozwoju wszystkich środków transportu**, tak aby zachęcać do zmiany w kierunku zwiększenia wykorzystania tych o najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko naturalne i przestrzeń publiczną – zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Zapisy Planu muszą również gwarantować **regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie**, tak aby zapewnić odpowiedni, **wysoki poziom jakości jego wdrożenia**².

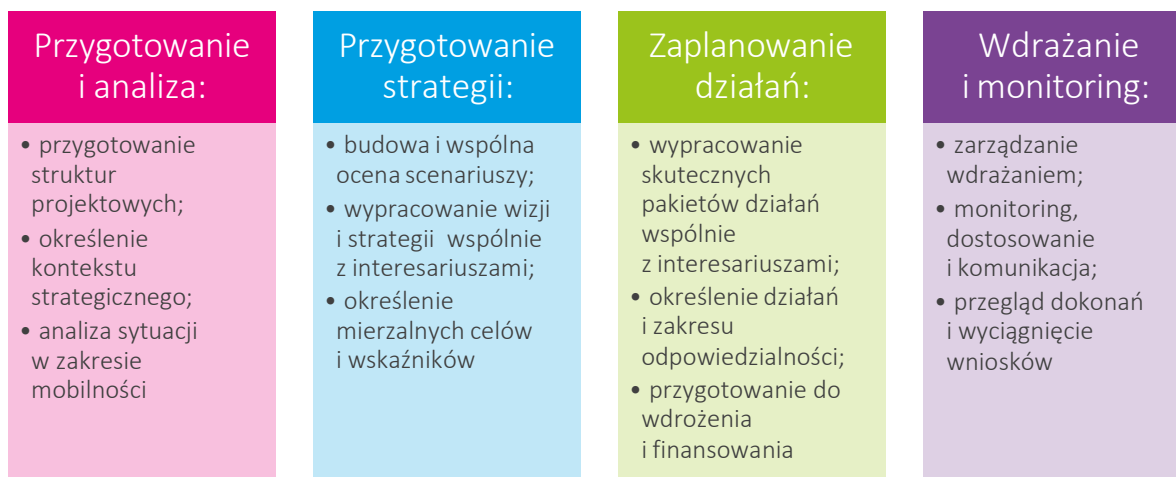
Co niezwykle istotne, **planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest procesem**. SUMP nie jest dokumentem, który po przygotowaniu odkładany jest „na półkę”. Samo stworzenie opracowania jest jedynie jednym z etapów całego procesu planowania i realizacji idei zrównoważonej mobilności. Wdrażanie postanowień Planu w życie to jeden z elementów całego **cyklu SUMP**, w którym cele i działania zawarte w dokumencie są monitorowane i weryfikowane. Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia Planów Zrównoważonej

¹ *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan*, Second Edition, European Commission, Brussels 2019, s. 9.

² Tamże, s. 11-13.

Mobilności Miejskiej opracowane dla Komisji Europejskiej określają 4 fazy cyklu SUMP, łącznie składające się z 12 kroków, które powinny być uwzględnione podczas planowania zrównoważonej mobilności. Każda faza rozpoczyna się i kończy się kamieniem milowym – wynikiem prac po zakończeniu i przed rozpoczęciem kolejnej fazy. Cykl ten został przedstawiony na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Proces planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (edycja 2), Rupprecht Consult 2019

Kompleksowość dokumentu oraz jego znaczenie dla zintegrowanego planowania działań w zakresie mobilności na miejskich obszarach funkcjonalnych sprawiają, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest jednym z najważniejszych dokumentów wymaganych przez Unię Europejską do aplikowania o dotacje unijne w perspektywie finansowej 2021-2027 dla projektów z zakresu transportu i mobilności dla miast wojewódzkich oraz ich obszarów funkcjonalnych.

2 DLACZEGO ŁÓDZKI OBSZAR METROPOLITALNY POTRZEBUJE SUMP?

Postępujące zmiany klimatu wywołane zwiększoną emisją gazów cieplarnianych (GHG) związanych z działalnością człowieka sprawiają, że nasza cywilizacja staje przed pilnymi i niezwykle ambitnymi wyzwaniami. GHG, które w 80% składają się z dwutlenku węgla, zachowują w atmosferze ciepło słoneczne promieniujące z powierzchni Ziemi, zatrzymując je i zapobiegając jego ucieczce w przestrzeń kosmiczną³. Okres 2014-2021 to najcieplejsze lata, odkąd w 1880 r. rozpoczęto współczesne prowadzenie rejestrów temperatur. 8 z 10 najcieplejszych lat na naszej planecie przypadło na wspomnianą dekadę. W 2021 r. temperatura na Ziemi była o ok. 1,1°C wyższa niż średnia z końca XIX w., czyli z początków rewolucji przemysłowej⁴. 2022 r. był 5. najcieplejszym rokiem w historii pomiarów⁵.

Kroki podjęte przez Unię Europejską mające **ograniczyć negatywny wpływ gospodarek państw członkowskich na środowisko naturalne** wpływają i w coraz większym stopniu będą wpływać na codzienne życie mieszkańców polskich miast i wsi. W 2021 r. emisja gazów cieplarnianych wynikająca z działalności gospodarczej podmiotów w UE wyniosła ok. 3,3 mld ton ekwiwalentu CO₂. W tej liczbie ok. 25% pochodzi z transportu. W Polsce ta wartość to ok. 17%. Co ważne, w naszym kraju za ok. 92% emisji z transportu odpowiadają przewozy drogowe⁶ (w UE to ok. 70%, z czego ok. 60% generują samochody osobowe). Nawet najbardziej optymistyczne prognozy zakładają, że do 2030 r. emisje z transportu w Polsce będą o 48% wyższe niż w 2005 r.⁷ Brak zrozumienia potrzeby transformacji energetycznej w sektorze transportu oznacza, że scenariusze zakładające jej realizację nawet w ograniczonym stopniu, nie zostaną zrealizowane.

Transport jest jedynym sektorem w Unii Europejskiej, w którym w porównaniu z 1990 r. emisje zwiększyły się. Średni wzrost dla wszystkich krajów Wspólnoty to ok. 16%. Jednak w Polsce jest on kilkunastokrotnie wyższy. **W latach 1990-2021 emisja CO₂ z transportu w naszym kraju zwiększyła się aż o 223%**. Wzrosty w tym sektorze w naszym kraju, większe niż dla całej Unii Europejskiej, widoczne są także w ujęciu rocznym – w 2021 r. było to 7%, podczas gdy w Unii – 6%⁸. O ile lata 90. XX w. to w Polsce gwałtowny rozwój przewozów drogowych i zapaść kolei,

³ *Zmiana klimatu: gazy cieplarniane powodujące globalne ocieplenie*, Parlament Europejski, 23 marca 2023 r., <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20230316STO77629/zmiana-klimatu-gazy-cieplarniane-powodujace-globalne-ocieplenie> (dostęp: 09.10.2023 r.).

⁴ *2021 Tied for 6th Warmest Year in Continued Trend, NASA Analysis Shows*, NASA, 13 stycznia 2022 r., <https://www.nasa.gov/news-release/2021-tied-for-6th-warmest-year-in-continued-trend-nasa-analysis-shows/> (dostęp: 09.10.2023 r.).

⁵ R. Bardan, *NASA Says 2022 Fifth Warmest Year on Record, Warming Trend Continues*, NASA, 12 stycznia 2023 r., <https://www.nasa.gov/news-release/nasa-says-2022-fifth-warmest-year-on-record-warming-trend-continues/> (dostęp: 09.10.2023 r.).

⁶ *Wprowadzenie Fit for 55 wpłynie na redukcję emisji z transportu pasażerskiego w Polsce nawet o 70 proc. do 2050 r.*, Polski Instytut Ekonomiczny, <https://pie.net.pl/wprowadzenie-fit-for-55-wplynie-na-redukcje-emisji-z-transportu-pasazerskiego-w-polsce-nawet-o-70-proc-do-2050-r/> (dostęp: 3.10.2023 r.).

⁷ *Ścieżki redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu”*, Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych 2020, <http://climatecake.pl/wp-content/uploads/2020/10/%C5%9Acie%C5%BCKi-redukcji-emisji-CO2-w-sektorze-transportu-w-PL-w-kontek%C5%9Bcie-Europejskiego-Zielonego-%C5%81adu.pdf> (dostęp: 13.07.2023 r.), s. 9.

⁸ *GHG emissions of all world countries*, EDGAR 2023, https://south.euneighbours.eu/wp-content/uploads/2023/09/ghg-emissions-of-all-world-countries-KJNA31658ENN_compressed.pdf (dostęp: 03.10.2023 r.).

to jednak od wstąpienia do Unii Europejskiej stała się ona jednym z głównych beneficjentów środków przeznaczanych m.in. na inwestycje transportowe. UE dofinansowuje przedsięwzięcia mające na celu rozwijanie transportu kolejowego, zakup niskoemisyjnych autobusów czy budowa węzłów przesiadkowych. Jednak, jak wynika ze wspomnianych powyżej danych, **emisje z sektora transportowego rosną w Polsce szybciej niż w pozostałych krajach Wspólnoty**.

Oznacza to, że **przemieszczanie osób i towarów w naszym kraju nie staje się coraz bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego i mniej uciążliwe dla mieszkańców polskich miast oraz miejscowości**. Wykorzystanie transportu publicznego do codziennych podróży popularne jest jedynie w największych aglomeracjach. W większości mniejszych miast, a zwłaszcza na wsi, transport oparty o wykorzystanie wyłącznie własnego auta uznawany jest za normę. Posiadanie samochodu stało się nieodzownym elementem funkcjonowania społecznego, przestając być jedynie kwestią wyboru. Wskaźnik motoryzacji w Polsce jest jednym z najwyższych w Europie, co wiąże się z istotnymi kosztami finansowymi i społecznymi. Inwestycje drogowe, które nie były odpowiednio wspierane poprawą jakości i promowaniem transportu zbiorowego, przyczyniły się do wzrostu atrakcyjności podróżowania samochodem prywatnym. Badania ewaluacyjne Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) wykazały, że w okresie 2007-2013 rozbudowa dróg miała największy wpływ na spadek liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego. W tym samym czasie wykluczenie transportowe pozostaje istotnym problemem, a kolej – najbardziej ekologiczny i efektywny ze wszystkich środków transportu – nie jest wykorzystywana w wystarczającym stopniu. Pomimo znacznych nakładów na wymianę taboru, przewozy autobusowe bardzo często nie stanowią alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a wykorzystanie roweru ogranicza się jedynie do okazjonalnych przejazdów – ze względu na brak sieci infrastruktury liniowej lub jej spójności i kwestii mentalnościowych. Wiele z tych problemów występuje również na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

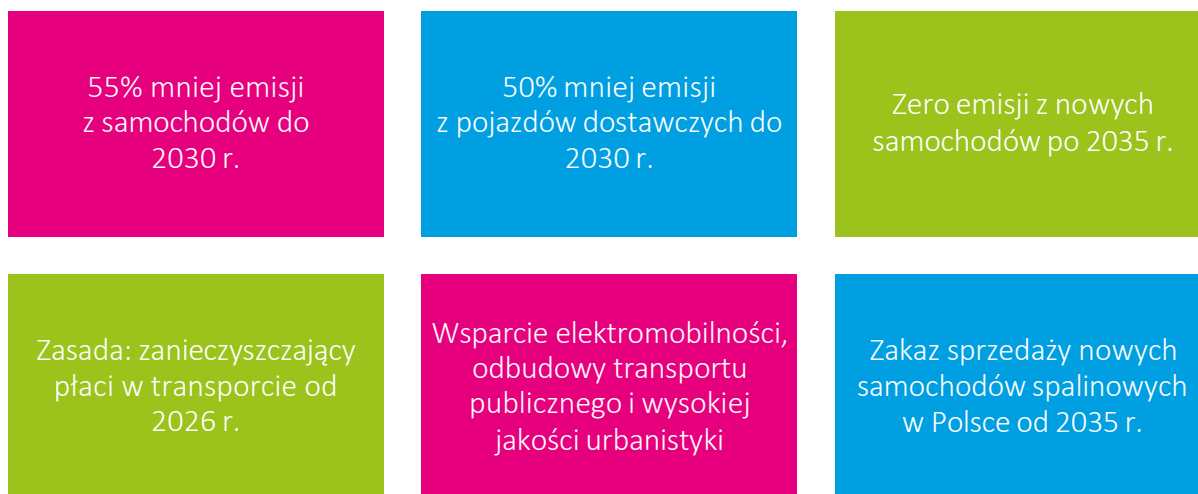
Należy pamiętać też o tym, że **już teraz na poziomie wspólnotowym podejmowane jest wiele inicjatyw, które mają na celu redukcję emisji**. Unijny Zielony Ład i wchodząca w jego skład Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zakłada istotne jej zmniejszenie w horyzoncie kilkunastu kolejnych lat. Planowane jest także wprowadzenie m.in. opłat za rejestrację pojazdów spalinowych (zapowiadane do wdrożenia w 2024 r. w ramach „kamieni milowych” Krajowego Programu Odbudowy), podatku od własności samochodów powiązanego z ich emisyjnością (ma pojawić się w 2026 r.)⁹ czy też unijnych opłat za emisję CO₂, które docelowo mają objąć również transport¹⁰. W celu osiągnięcia neutralności klimatycznej UE do 2050 r., z końcem 2035 r. zostanie wprowadzony zakaz rejestracji nowych pojazdów napędzanych benzyną, dieslem, LPG czy CNG¹¹. Oznacza to, że w najbliższych latach koszt podróży prywatnym samochodem będzie wzrastał.

⁹ Krajowy Plan Odbudowy, <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo> (dostęp: 31.03.2023 r.).

¹⁰ Reforma strukturalna systemu EU ETS, tzw. ETS2, https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve_pl (dostęp: 31.03.2023 r.).

¹¹ EU approves 2035 phaseout of polluting cars and vans, EUobserver.com, <https://euobserver.com/green-economy/156876> (dostęp: 28.03.2023 r.).

Rysunek 2. Unijne plany dotyczące zrównoważonego i dostępnego cenowo transportu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Inną kwestią jest postępujący chaos przestrzenny, którego efektem jest nieodpowiednia lokalizacja zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej. Z tego względu osoby dojeżdżające do pracy, szkoły czy na uczelnię, zmuszone są do wykonywania dłuższych przejazdów. Wydłużają się także łańcuchy logistyczne – dostawy materiałów, urządzeń, towarów czy surowców do zakładów przemysłowych zlokalizowanych w oddaleniu od korytarzy transportowych są utrudnione. Wszystko to wpływa na konieczność codziennego pokonywania większych odległości przez pojazdy, a co za tym idzie – na zwiększoną ilość gazów cieplarnianych emitowanych przez sektor transportowy. Wszystko to powodowane jest przez tzw. *urban sprawl*, czyli „rozlewanie się” miast i niekontrolowaną urbanizację. Zjawisko to mocno obciąża samorządy w całej Polsce – wg wyliczeń Polskiego Instytutu Ekonomicznego z 2021 r., łączne koszty chaosu przestrzennego w naszym kraju to ok. 84,3 mld zł, co oznacza 2,2 tys. zł w przeliczeniu na pojedynczego mieszkańca. W tej kwocie nadmierne dojazdy do pracy, zakorkowanie dróg oraz koszty zewnętrzne transportu (przede wszystkim drogowego) odpowiedzialne są za aż 31,5 mld zł¹². Ograniczenie zjawiska chaosu przestrzennego mogłoby zapewnić polskim gminom oszczędności w wysokości co najmniej 5,8 mld zł rocznie. *Chaos przestrzenny prowadzi także do nierównomiernego dostępu do usług publicznych*. Podczas gdy tylko 14% mieszkańców największych miast skarży się na niską dostępność transportową, odsetek ten wzrasta do 45% w przypadku stref podmiejskich¹³. Ogromnym problemem pozostaje też fakt, iż w związku z niekontrolowanym rozprzestrzenianiem się zabudowy przedmieść miast, przy jednoczesnym wyludnianiu się ich śródmieść, nakłady finansowe ponoszone na utrzymanie infrastruktury drogowej, energetycznej oraz wodociągowej są coraz wyższe – rozkładają się na coraz mniejszą liczbę osób, przy zmniejszających się wpływach z podatków.

¹² *Spółeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego*, Polski Instytut Ekonomiczny 2021.

¹³ Polski Instytut Ekonomiczny, *5,8 mld zł oszczędziłyby polskie gminy, gdyby ograniczono zjawisko chaosu przestrzennego*, <https://pie.net.pl/58-mld-zl-oszczedziłyby-polskie-gminy-gdyby-ograniczono-zjawisko-chaosu-przestrzennego/> (dostęp: 04.10.2023 r.).

Pomimo modernizacji floty transportu publicznego i coraz bardziej przyjaznych dla środowiska pojazdów, ogólny wzrost aktywności transportowej oraz powszechne rezygnowanie z korzystania z transportu publicznego sprawiają, że **wszelkie pozytywne efekty inwestycji w ten sektor są neutralizowane przez wzrost zainteresowania motoryzacją wśród Polaków**.

Zgodnie z raportem Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych (CAKE)¹⁴ **prognozowany jest wzrost emisji z sektora transportu w Polsce z poziomu 61 Mt CO₂ do 63 Mt CO₂ w 2030 r.** Szacuje się, że w 2050 r. emisje te wyniosą około 58 Mt CO₂. Takie prognozy wskazują, że nasz kraj nie osiągnie zakładanych celów klimatycznych w obszarze transportu.

Z zarysowaną powyżej sytuacją bardzo jaskrawo kontrastuje fakt, iż **Polska, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej i Organizacji Narodów Zjednoczonych, zobowiązała się do realizacji określonych celów klimatycznych**. Do 2030 r. emisja w naszym kraju powinna zostać zmniejszona o 7% w stosunku do poziomu z 2005 r. Cel ten obejmuje cały tzw. obszar *non-ETS*, obejmujący: transport, rolnictwo, gospodarkę odpadami, emisje przemysłowe poza ETS oraz sektor komunalno-bytowy. Jak wywnioskować można z danych zaprezentowanych powyżej, ten pierwszy jest głównym źródłem emisji w tym obszarze i jedynym, w którym nie tylko nie ma istotnych jej ograniczeń, ale także nie są widoczne realne perspektywy spadków. Tymczasem, we wszystkich z wymienionych sektorów samorządy mają wpływ na emisję – również w zakresie zrównoważonej mobilności. Niestety, w wielu przypadkach wsparcie dla jej rozwoju jest jedynie deklaratywne i pojawia się przede wszystkim na etapie składania wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych, czy tworzenia projektów oraz treści powstających w ramach realizacji polityki komunikacji społecznej samorządowców z wyborcami.

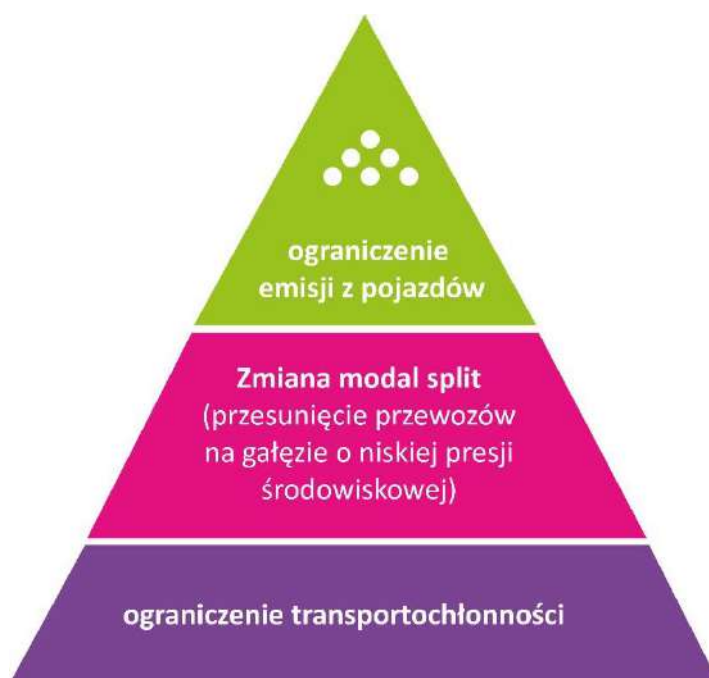
Dlaczego zatem Łódzki Obszar Metropolitalny potrzebuje Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej? Jest tak dlatego, że **wiele, o ile nie większość narzędzi kształtujących charakter codziennych podróży i politykę przestrzenną, znajduje się w dyspozycji samorządów**. Władze lokalne ponoszą znaczną część odpowiedzialności za działanie w obszarze zrównoważonej mobilności. Mogą one decydować o kierunkach aktywności na trzech poziomach:

- **ograniczeniu transportochłonności** – zmniejszanie wykorzystania transportu oraz zaangażowania go do obsługi społeczeństwa i poszczególnych gałęzi gospodarki, co można osiągnąć poprzez poprawę planowania przestrzennego czy polepszanie stanu infrastruktury rowerowej i pieszej, tak aby nie było, np. konieczności i zachęt do wykorzystywania transportu drogowego;
- **zmianach w modal split** – dobieranie środków transportu w oparciu o ich ekologiczność, np. rezygnacja z samochodów na rzecz publicznego transportu zbiorowego;
- **ograniczeniu emisji z pojazdów** – działania mające na celu wybór pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w poszczególnych gałęziach transportu (np. rezygnacja z autobusów z silnikami diesla na rzecz elektrobusów lub kolei/tramwaju).

¹⁴ Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych, *Ścieżki redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu”*, 2020, <http://climatecake.pl/wp-content/uploads/2020/10/%C5%9Acie%C5%BCKi-redukcji-emisji-CO2-w-sektorze-transportu-w-PL-w-kontek%C5%9Bcie-Europejskiego-Zielonego-%C5%81adu.pdf> (dostęp: 04.10.2023 r.).

Wszystkie je przedstawić można za pomocą [piramidy zrównoważonego transportu](#), prezentującej zestaw działań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko.

Rysunek 3. Piramida zrównoważonego transportu



Źródło: *Kolej dla klimatu – klimat dla kolei. Polityka transportowa a ekologia*, Fundacja ProKolej 2021

Władze samorządowe, w tym również i te lokalne, mogą tworzyć politykę dotyczącą każdego z pięter tej piramidy. Chodzi tutaj m.in. o prowadzenie inwestycji w publiczny transport zbiorowy, kształtowanie ciąg ulic w taki sposób, aby były one atrakcyjne dla ruchu pieszego i rowerowego, czy prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej. Oddziaływanie gmin możliwe jest także w mniej oczywistych obszarach, które na pierwszy rzut oka mogą wydawać się poza ich gestią. Przykładem może być tutaj transport kolejowy – pozornie pozostaje on poza kompetencjami władz lokalnych, które jednak mogą oddziaływać na jego popularność zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, poprzez odpowiednią politykę przestrzenną czy integrację z innymi środkami transportu publicznego.

Wiele z działań, które są podejmowane i które dopiero zostaną podjęte przez samorządy lokalne, bazuje na rozwoju technologicznym (np. wykorzystaniu nowoczesnych, ekologicznych napędów w transporcie publicznym). Należy jednak pamiętać o tym, że takie jednowymiarowe podejście nie rozwiąże problemów z emisją z transportu gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla, np. [nie będzie wystarczająca \(jeżeli w ogóle możliwa\) wymiana samochodów osobowych na pojazdy elektryczne, nawet przeprowadzona relatywnie szybko](#). Konieczna jest także zmiana mentalnościowa – zarówno w zakresie przyzwyczajęń transportowych, jak i w obrębie rozwoju przestrzennego.

Wielowymiarowa zmiana w zakresie zrównoważonej mobilności wymaga więc narzędzia, które doprowadzi do realizacji celów środowiskowych, klimatycznych i społecznych w sposób najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym. Jest nim właśnie Plan Zrównoważonej

Mobilności Miejskiej. Brak jego realizacji rodzi ryzyko, że po 2035 r. znacznej części mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, zwłaszcza tych zamieszkujących tereny poza Łodzią, nie będzie stać na samochody zero- i niskoemisyjne. Jednocześnie transport publiczny nie będzie dla nich wystarczająco atrakcyjny, a cele ich podróży staną się jeszcze bardziej oddalone niż obecnie. Objęcie systemem unijnych opłat transportu towarów drogą lądową, przy braku rozwoju alternatyw, sprawi z kolei, że ceny produktów i usług znacząco wzrosną. **Efektom tych tendencji będzie istotne pogorszenie sytuacji wielu grup społecznych – ograniczenie możliwości poruszania się, a nawet poszerzenie obszarów wykluczonych transportowo.**

Wspomniane wyżej problemy i zjawiska zostały zauważone przez Komisję Europejską, dlatego do końca 2025 r. na wszystkie miejskie węzły TEN-T¹⁵ zostanie nałożony obowiązek przyjęcia planów zrównoważonej mobilności. Efekty realizacji polityk i alokacji funduszy UE będą monitorowane poprzez ujednoczone wskaźniki emisji gazów cieplarnianych, kongestii, wypadków drogowych, podziału modalnego, dostępności usług transportowych, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Planowanie mobilności na odpowiednim poziomie będzie warunkiem uzyskania wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej. Będzie ono również ściśle powiązane z zagospodarowaniem przestrzennym, ponieważ w warunkach chaosu przestrzennego trudno skutecznie wdrażać politykę zrównoważonej mobilności. Do końca 2030 r. planuje się osiągnięcie multimodalnej integracji transportu pasażerskiego w miejskich węzłach TEN-T, wprowadzenie obowiązku zapewnienia dostępu do informacji o podróżach, możliwości rezerwacji, opłacania opłat za podróż i zakupu biletów za pośrednictwem usług cyfrowych, a do końca 2040 r. – budowę co najmniej jednego terminalu intermodalnego o odpowiedniej przepustowości w każdym z miejskich węzłów TEN-T.

Tylko skuteczne działania rozwijające przyjazne dla środowiska, efektywne i ekonomiczne sposoby poruszania się będą umożliwiały zachowanie i poprawę poziomu mobilności mieszkańców ŁOM i osób odwiedzających Obszar. Możliwości związane z odbywaniem podróży i przewozem towarów będą mieć natomiast bezpośrednie przełożenie na rozwój społeczny i gospodarczy oraz jakość życia w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

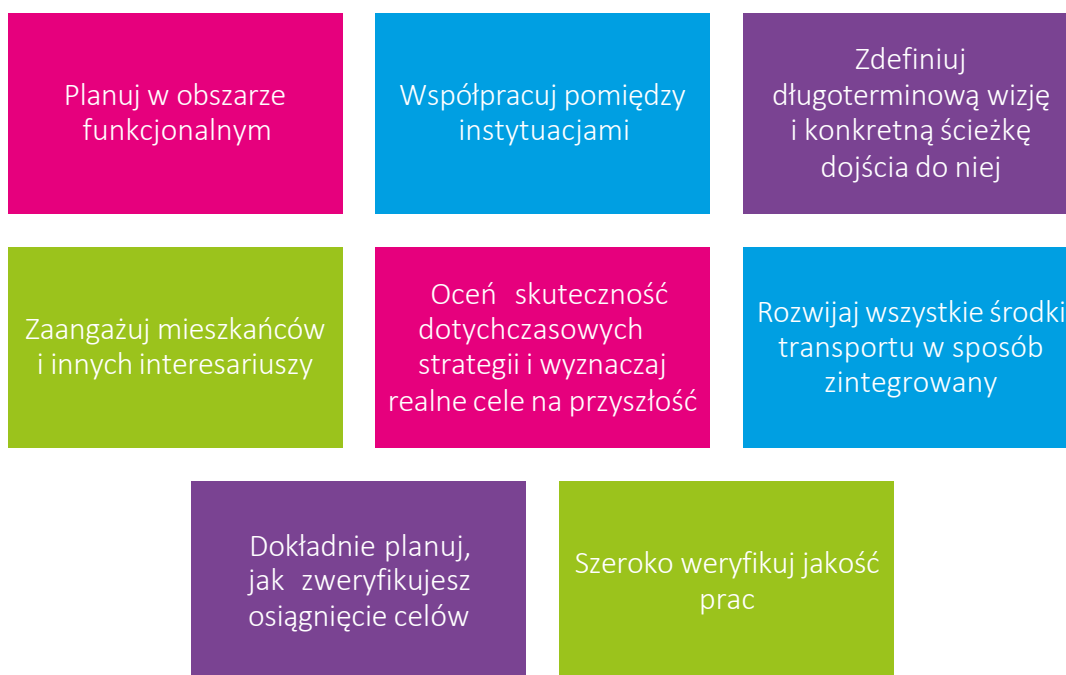
¹⁵ Łódź została zaliczona do miejskich węzłów sieci TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa) w ramach projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

3 SUMP DLA ŁOM

Podstawowym celem procesu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (PZMM, SUMP dla ŁOM) jest **zidentyfikowanie rzeczywistych problemów, wyzwań i potrzeb** związanych z przemieszczaniem osób i towarów w obszarze analizy i jego otoczeniu oraz **znalezienie realnych i wykonalnych rozwiązań**, przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki społecznej, administracyjnej i politycznej. PZMM ma prowadzić do **realizacji koncepcji zrównoważonej mobilności**, która z kolei wynika z idei zrównoważonego rozwoju, dążącego do zaspokajania potrzeb obecnych pokoleń, nie ograniczając możliwości przyszłym pokoleniom w zakresie rozwoju gospodarczego i ochrony środowiska.

Podczas opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wykorzystano II edycję Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia PZMM opracowanych dla Komisji Europejskiej. W ramach opracowania Planu uwzględniono także **osiem zasad przewodnich określających podejście do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej**, które zostały zdefiniowane przez Komisję Europejską w Pakiecie Mobilności Miejskiej w 2013 r.

Rysunek 4. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności miejskiej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (edycja 2), Rupprecht Consult 2019

Całość SUMP dla ŁOM to kilka tomów – każdy z nich jest oddzielną całością, ale razem stanowią komplementarną, szeroką analizę problemów mobilnościowych, razem z planem wdrażania całego szeregu zmian, które wykonywać będą poszczególne samorządy Łódzkiego Obszaru Funkcjonalnego. W skład Planu wchodzi:

- **Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej;**
- **Raport z szerokich badań sytuacji mobilnościowej w ŁOM o charakterze jakościowym i ilościowym;**
- **Dokument główny Planu**, który właśnie Państwo czytają;
- **Plan wdrażania**, czyli szczegółowy opis realizacji wizji i celów, będący niejako „instrukcją obsługi” dla realizacji założonych działań;
- **Pozostałe załączniki i raporty.**

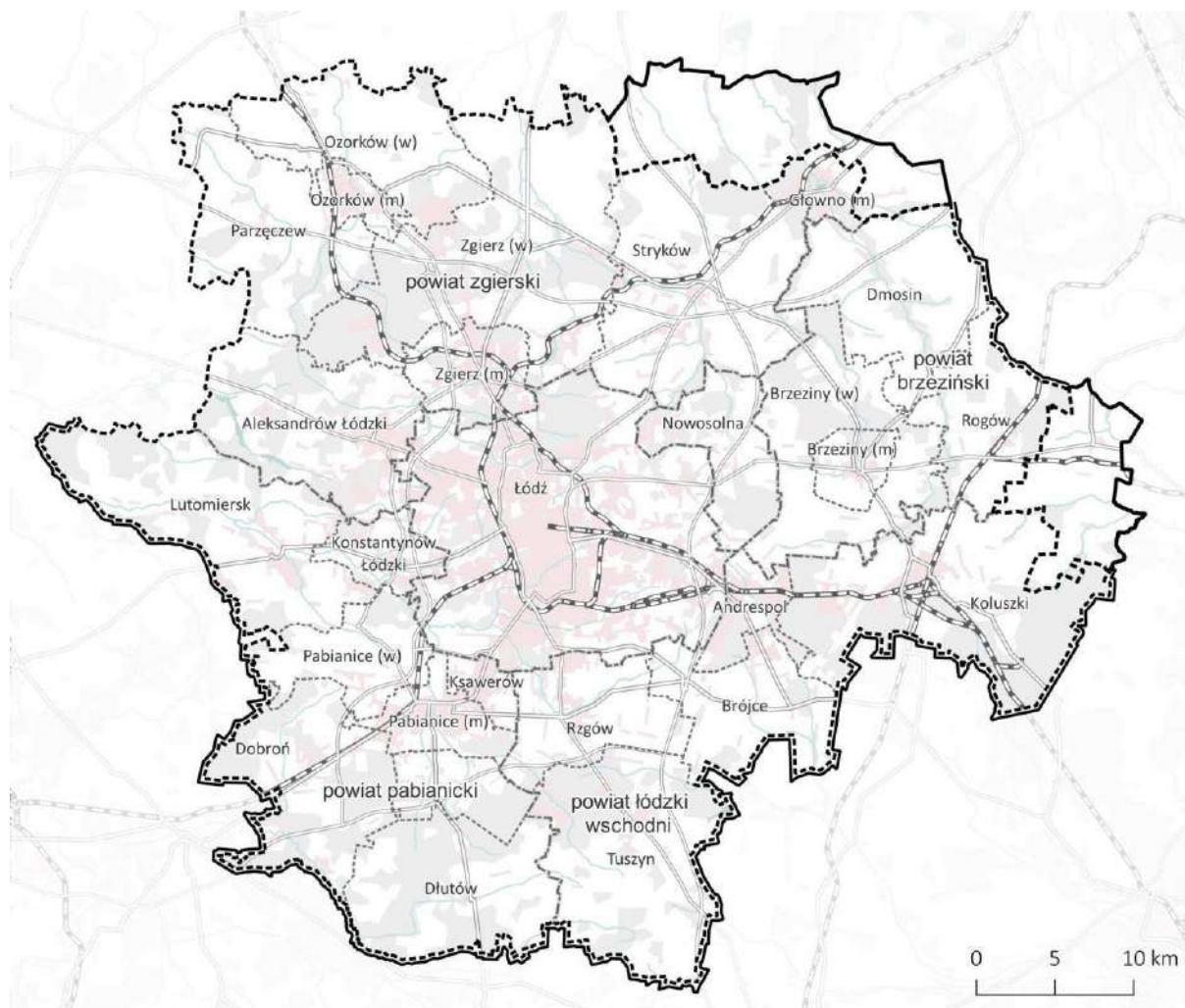
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest zgodny z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu i jest powiązany z realizacją Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

3.1 OBSZAR OPRACOWANIA I DELIMITACJA

Łódzki Obszar Metropolitalny (ŁOM) położony jest w centralnej części Polski, w województwie łódzkim i zajmuje powierzchnię 2 333,07 km². W skład ŁOM wchodzi następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- **miasto na prawach powiatu** – Łódź;
- **gminy miejskie**: Brzeziny, Głowno, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Pabianice, Zgierz;
- **gminy miejsko-wiejskie**: Aleksandrów Łódzki, Koluszki, Lutomiersk, Parzęczew, Rzgów, Stryków, Tuszyn;
- **gminy wiejskie**: Andrespol, Brójce, Brzeziny, Dłutów, Dobroń, Dmosin, Ksawerów, Nowosolna, Ozorków, Pabianice, Rogów, Zgierz;
- **powiaty**: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki, zgierski.

Mapa 1. Łódzki Obszar Metropolitalny



Granice

- gmin
- powiatów
- - - ŁOM względem gmin
- ŁOM względem powiatów

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla ŁOM uwzględnia specyfikę wszystkich samorządów wchodzących w skład Obszaru. Na potrzeby opracowania, podzielono go na 6 stref funkcjonalnych. Przy delimitacji tej wzięto pod uwagę przede wszystkim skalę i podobieństwo procesów urbanizacyjnych, zachodzących w poszczególnych gminach ŁOM.

RDZEŃ



Rdzeń: Miasto Łódź

Największe miasto ŁOM, stanowiące centralny punkt monocentrycznej aglomeracji łódzkiej. Ośrodek administracyjny, usługowy, akademicki oraz przemysłowy o dominującej roli ponadlokalnej i metropolitalnej. Zróżnicowana struktura wewnętrzna rdzenia charakteryzuje się podziałem na silnie zurbanizowaną, wielkomięską strefę śródmiejską, wielkoskalowe, modernistyczne osiedla mieszkaniowe oraz obszary suburbanizujące się, zlokalizowane przy granicach miasta.

MIASTA OKOŁORDZENIOWE



Miasta okołordzeniowe: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Pabianice, Rzgów, Zgierz

Miasta bezpośrednio sąsiadujące z rdzeniem metropolii, ściśle powiązane z nim funkcjonalnie i przestrzennie, tworzące wraz z rdzeniem wielofunkcyjny obszar osadniczy. Połączenia transportowe z rdzeniem zapewnia rozwinięty układ drogowy oraz infrastruktura szynowa. Wysoki poziom integracji z rdzeniem nie sprzyja wytwarzaniu przez te miasta własnych obszarów obsługi. Wyjątek stanowią Pabianice z rozwiniętą ofertą usługową oraz Zgierz rozwinięty w aspekcie przemysłowym.



Gminy okołordzeniowe: Gminy Aleksandrów Łódzki (bez miasta), Andrespol, Ksawerów, Rzgów (bez miasta)

Obszary o charakterze niemiejskim, bezpośrednio sąsiadujące z rdzeniem metropolii, ściśle powiązane z nim funkcjonalnie i przestrzennie, tworzące wraz z rdzeniem wielofunkcyjny obszar osadniczy. Połączenia transportowe z rdzeniem zapewnia rozwinięty układ drogowy oraz/lub infrastruktura szynowa.

STREFA PODMIEJSKA



Ośrodki wielofunkcyjne: Miasta Brzeziny, Głowno, Ozorków, Koluszki, Stryków, Tuszyn

Miasta o zróżnicowanym i wielofunkcyjnym charakterze, które z jednej strony pełnią lokalne funkcje, a każde z nich posiada wyróżnik o znaczeniu ponadlokalnym lub regionalnym. Miasto Brzeziny to miasto powiatowe, pełni funkcję centrum administracyjno-gospodarczego względem okolicznych gmin, z ośrodkiem usług zdrowotnych. Głowno posiada połączenia autobusowe i kolejowe (stacja kolejowa Głowno) z okolicznymi miejscowościami i dużymi miastami, w szczególności z Łodzią i Łowiczem. Ozorków – Miasto Odzyskanych Szans, posiadające zintegrowane połączenia autobusowe z kolejowymi. Koluszki są ważnym węzłem kolejowym o znaczeniu regionalnym, z centralnie położoną stacją kolejową, gdzie krzyżują się linie z Warszawy, Łodzi, Katowic i Tomaszowa Mazowieckiego. Stryków to rejon koncentracji funkcji logistycznych o znaczeniu wojewódzkim oraz z parkiem magazynowym zlokalizowanym u zbiegu krzyżujących się autostrad A1 i A2. Tuszyn położony jest przy autostradzie A1 oraz w bezpośrednim sąsiedztwie dużych kompleksów leśnych, przez miasto przebiega pieszy szlak turystyczny oraz łódzka magistrala rowerowa.



Gp

Gminy podmiejskie: Gminy Brójce, Dobroń, Koluszki (bez miasta), Lutomiersk, Nowosolna, Ozorków, Pabianice (bez miasta), Stryków (bez miasta), Tuszyn (bez miasta), Zgierz (bez miasta)

Obszar bezpośredniego oddziaływania rdzenia metropolii, w której ważną rolę odgrywa funkcja mieszkaniowa. Charakteryzuje się największym w ŁOM wzrostem liczby mieszkańców. W związku z powyższym w strefie występują deficyty usług, w tym usług społecznych oraz konieczność rozwoju infrastruktury technicznej i transportowej. Rozwój przestrzenny znacznie utrudnia jej obsługę transportem zbiorowym.

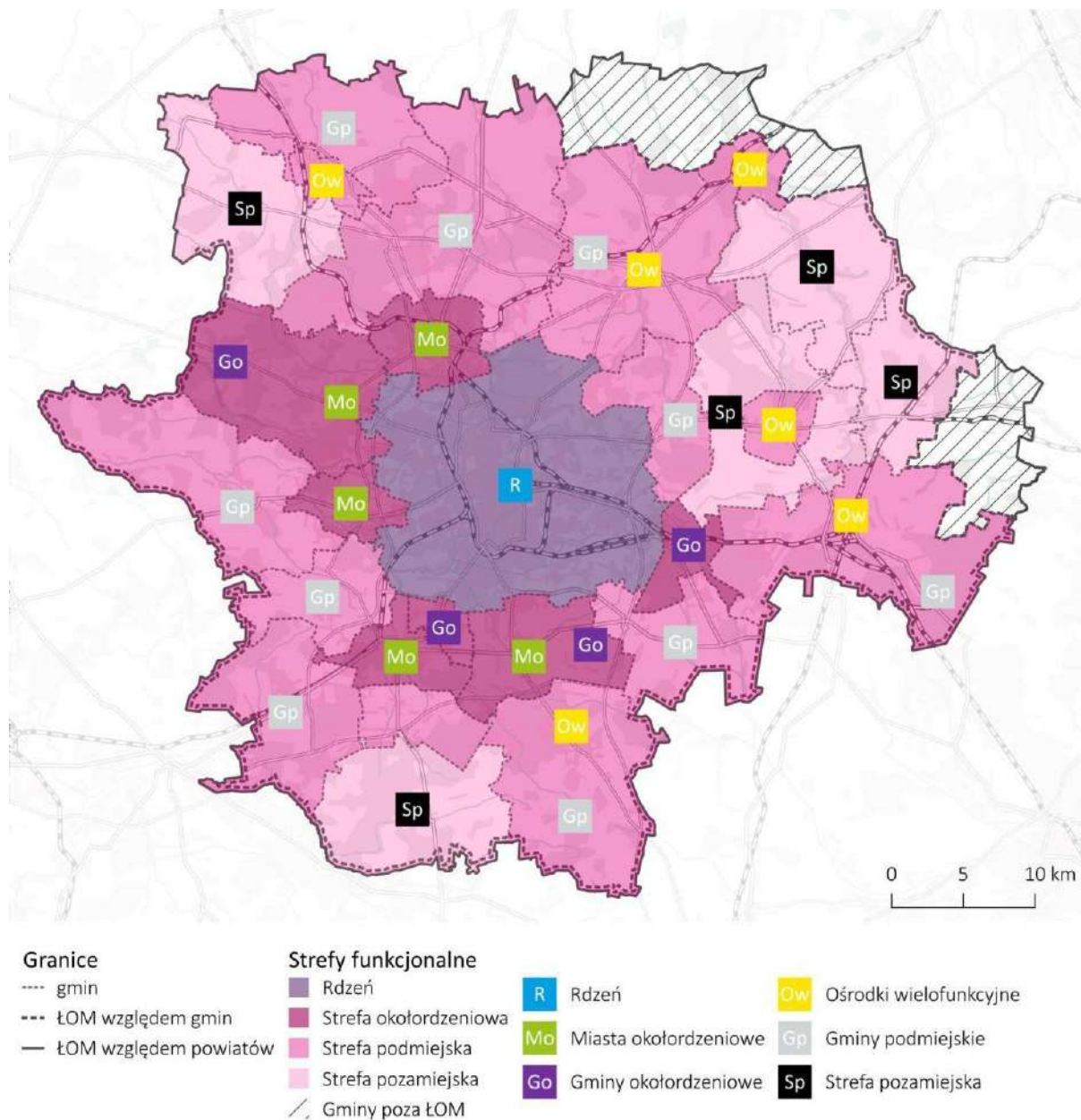
STREFA POZAMIEJSKA

Sp

Strefa pozamiejska: Gmina miejsko-wiejska Parzęczew, gminy wiejskie Brzeziny, Dłutów, Dmosin, Rogów

Obszary o charakterze wiejskim, na którym nie występuje suburbanizacja lub proces ten przebiega w tempie znacznie wolniejszym niż w pozostałej części ŁOM i nie jest on bezpośrednio związany z wpływem rdzenia metropolii.

Mapa 2. Delimitacja obszarowa Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego – Łodzi (MOF OW Łodzi)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+.

3.2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA SUMP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego został opracowany dzięki zaangażowaniu mieszkańców ŁOM, przedstawicieli władz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego i Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny, reprezentantów innych interesariuszy instytucjonalnych (jednostek zależnych i podległych, spółek samorządowych, zarządców infrastruktury, stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw i innych pracodawców, czy szkół różnego szczebla), seniorów, uczniów i studentów, których wspólnym celem jest efektywne przemieszczanie się po terenie ŁOM.

Proces tworzenia SUMP zakłada jak najszersze podejście partycypacyjne – włączanie do niego szerokiego grona interesariuszy. Tylko w ten sposób można poznać potrzeby i problemy mobilnościowe oraz wspólnie opracować propozycje działań do podjęcia w krótko-, średnio- i długoterminowym horyzoncie czasowym. Proces współtworzenia Planu objął trzy etapy konsultacji społecznych:

Etap I – Spotkania o charakterze warsztatowym z przedstawicielami samorządów ŁOM, badania IDI

Na tym etapie przeprowadzono szereg spotkań i wywiadów, których celem było pozyskanie opinii przedstawicieli lokalnych samorządów na temat specyfiki mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym oraz sugerowanych kierunków jej rozwoju. W jego ramach przeprowadzono:

- **3 spotkania warsztatowe o charakterze informacyjno-konsultacyjnym** – były one przeznaczone dla przedstawicieli władz poszczególnych jednostek samorządowych wchodzących w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego; wzięło w nich udział łącznie 105 uczestników ze wszystkich 30 JST ŁOM;
- **indywidualne wywiady pogłębione (IDI, *In-Depth Interviews*)** – przeprowadzone z udziałem reprezentantów JST wchodzących w skład ŁOM. Zrealizowano 30 wywiadów, w których udział wzięło łącznie 47 samorządowców ze wszystkich 30 JST ŁOM;
- **badania ilościowe** – ankiety badawcze przeprowadzone metodami CATI (z ang. *Computer-Assisted Telephone Interview*) i CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*) ukierunkowane na poznanie potrzeb, problemów i oczekiwań wobec transportu w Obszarze (podsumowanie znajduje się w rozdziale 5).

Uczestnicy spotkań i wywiadów przekazali informacje na temat sytuacji mobilnościowej w swoich gminach, potrzeb i problemów oraz planów inwestycyjnych w tym zakresie. Zdaniem przedstawicieli JST ŁOM, niezbędne jest **podejmowanie szerokiej współpracy ponadlokalnej w kwestiach związanych z mobilnością, zagospodarowaniem przestrzennym i transportem publicznym**. Powinna ona uwzględniać specyfikę każdej z gmin – zarówno największych samorządów, jak i tych mniejszych (tj. gmin wiejskich), które w naturalny sposób dążą transportowo do miasta-rdzenia (Łodzi). Mają one także świadomość problemów związanych z suburbanizacją oraz ograniczeń prawnych, które obecnie uniemożliwiają w pełni efektywną walkę z tym zjawiskiem.

Zdjęcie 1. Spotkania warsztatowe dla przedstawicieli JST ŁOM



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Samorzady dostrzegają także konieczność wprowadzenia zmian prawnych, które ułatwiłyby prowadzenie lepszej polityki w zakresie gospodarki przestrzennej i organizacji transportu. Podkreślono **chęć rozwinięcia współpracy w zakresie strategicznego/wspólnego zarządzania transportem w skali całego ŁOM**. Jego brak uniemożliwia szeroką integrację w wymiarze taryfowym, biletowym i rozkładowym. Rozważano również nad interesami poszczególnych JST, zróżnicowanych pod względem wielkości, liczby ludności, dostępności transportowej czy oddalenia od miasta-rdzenia. Podkreślono konieczność wznowienia procesu legislacyjnego projektu Ustawy o łódzkim związku metropolitalnym, której przyjęcie umożliwiłoby m.in.

utworzenie Zarządu Transportu Metropolitalnego dla całego ŁOM, wdrożenie taryfy lub biletu metropolitalnego, przeprowadzenie szeregu niezbędnych inwestycji i koordynację rozwoju transportu publicznego w całym Obszarze.

Pozytywnie oceniana jest działalność Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, rozwijającej swoją ofertę przewozową, a także dowozowych linii autobusowych. Zaznaczono konieczność poprawy współpracy z PKP PLK, która obecnie nie jest oceniana pozytywnie przez samorządy ŁOM. Zdaniem uczestników spotkań, widoczne są także problemy w kooperacji pomiędzy poszczególnymi zarządcami infrastruktury drogowej – w tym obszarze również dostrzega się konieczność podjęcia współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami.

Zdaniem samorządowców z ŁOM, widoczny jest wzrost wykorzystania rowerów do wykonywania przemieszczeń na terenie Obszaru (również jeśli chodzi o podróże łączone). Istniejące trasy rowerowe zostały ocenione jako niewystarczające w większości JST. Sieć nie stanowi jednolitej całości, brakuje wspólnej polityki rowerowej ukierunkowanej na zapewnienie jej spójności i wysokiego standardu. Brakuje także punktowej infrastruktury dla jednośladów. Spada liczba wypożyczeń w systemie roweru publicznego. Zdaniem uczestników spotkań, w ŁOM występują nadal potrzeby poprawy standardu infrastruktury pieszej.

W samej Łodzi zauważono wyzwania związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego, standardem pojazdów, punktualnością i częstotliwością kursowania nieodpowiadającymi obecnym potrzebom pasażerów. Kręgosłupem transportowym miasta powinny być tramwaje, których efektywność przewozowa jest ograniczana przez realizowane inwestycje modernizacyjne i remontowe. W mieście brakuje też miejsc parkingowych i parkingów P&R. Istnieje natomiast wiele lokalizacji, w których funkcjonują nieformalne punkty przesiadkowe – w których samochody parkowane są (zazwyczaj w sposób nielegalny), aby ich kierowcy i pasażerowie mogli przesiąść się do transportu publicznego.

Zapoznanie się z zasygnalizowanymi powyżej problemami mobilnościowymi i specyfiką Obszaru w tej sferze, stanowiło bazę do podjęcia dalszych działań w ramach procedury opracowania SUMP dla ŁOM.

Poza opisanymi powyżej spotkaniami, w ramach I Etapu konsultacji społecznych, na stronie internetowej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego udostępniono Założenia do Projektu SUMP. Za pośrednictwem formularza online, od 16 do 31 października 2023 r. wszyscy chętni mogli zgłosić uwagi do tego materiału.

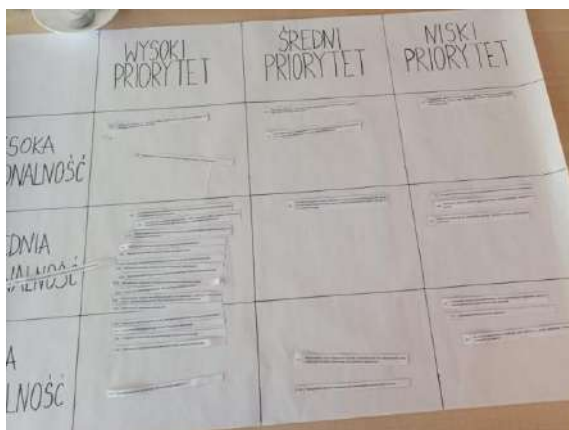
Szczegółowe zestawienie informacji pozyskanych podczas spotkań i wywiadów IDI
zrealizowanych w tym Etapie znaleźć można w [Raportie z I fazy konsultacji](#).

Etap II – Spotkania warsztatowe z przedstawicielami mieszkańców, organizacji pozarządowych i administracji samorządowej

Podczas spotkań wchodzących w zakres tego etapu konsultacji społecznych, mieszkańcy, przedstawiciele organizacji społecznych oraz inni interesariusze dyskutowali nad konkretnymi rozwiązaniami proponowanymi do umieszczenia w Planie. W listopadzie 2023 r. łącznie 6 spotkań konsultacyjnych zostało zorganizowanych w: Brzezinach, Łodzi (2 spotkania), Rzgowie, Pabianicach oraz Zgierzu. Jedno z nich dedykowane było dla uczniów szkoły średniej – przedstawiciele jednej z grup społecznych, które często korzystają z transportu publicznego. łącznie we wszystkich spotkaniach wchodzących w skład Etapu II konsultacji społecznych udział wzięły 93 osoby.

Uczestnicy otrzymali kompleksową informację na temat sytuacji mobilnościowej w ŁOM, powstałą na bazie wykonanej wcześniej Diagnozy. Następnie prowadzono prace w formule **Service Design**, wypracowując wspólnie rozwiązania i oceniając te zaproponowane przez Wykonawcę SUMP. Osoby biorące udział w spotkaniach przyporządkowywały przedstawione działania na matrycy priorytetu i wykonalności. Mogły również zaproponować własne rozwiązania lub odrzucić te wskazane przez Wykonawcę Planu.

Zdjęcie 2. Warsztaty Service Design zrealizowane w ramach II Etapu konsultacji społecznych



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Uzyskane w ten sposób informacje na temat oceny poszczególnych działań zostały następnie użyte w analizie wielokryterialnej proponowanych rozwiązań.

Poza opisanymi powyżej spotkaniami, w ramach II Etapu konsultacji społecznych, na stronie internetowej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego udostępniono Projekt SUMP dla ŁOM. Od 15 do 30 listopada 2023 r., za pośrednictwem formularza online, wszyscy chętni mogli zgłosić uwagi do tego materiału.

Szczegółowe zestawienie informacji pozyskanych podczas spotkań z warsztatami Service Design, które odbyły się w ramach tego Etapu znaleźć można w [Raporcie z II fazy konsultacji](#).

Etap III – Konsultacje społeczne kompletnego projektu SUMP dla ŁOM wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko

Ostatnia faza konsultacji społecznych polegała na udostępnieniu do publicznego wglądu dokumentacji SUMP dla ŁOM i Prognozy oddziaływania na środowisko wraz z umożliwieniem składania uwag i wniosków do przygotowanych materiałów.

III faza konsultacji obejmowała nie tylko proces zbierania opinii o wstępnym projekcie SUMP dla ŁOM, ale również proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ). W ramach tego etapu umożliwiono zapoznanie się z dokumentacją projektu za pośrednictwem:

- wglądu do dokumentacji w biurze Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny;
- udostępnienia plików na stronie internetowej Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Uwagi i wnioski do udostępnionych materiałów można było składać w terminie od 11 marca do 1 kwietnia 2024 r. w następujących formach:

- drogą elektroniczną;
- drogą korespondencyjną, pocztą tradycyjną;
- ustnie do protokołu, w biurze Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny;
- wypełniając formularz uwag i wniosków online stworzony w aplikacji MS Forms.

Ostatni etap konsultacji społecznych został zakończony uzyskaniem [pozytywnych opinii wojewódzkich organów właściwych ds. środowiska](#), tj. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego.

Szczegółowe zestawienie informacji pozyskanych w tym Etapie znaleźć można w pliku:
[Raport z III fazy konsultacji społecznych - Podsumowanie SOOŚ SUMP dla ŁOM](#).

4 WNIOSKI Z ETAPU DIAGNOSTYCZNEGO

Dane zawarte w niniejszym podsumowaniu, dotyczące kluczowych wniosków z Raportu diagnostyczno-strategicznego, są aktualne na dzień 25.07.2023 r.

W przypadku istotnej zmiany, fragment tekstu został opatrzony stosownym przypisem zawierającym datę aktualizacji oraz źródło danych.

W ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, przeprowadzono kompleksową [diagnozę aktualnej sytuacji mobilnościowej](#). Opracowanie Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz realizacja procesu badań społecznych przyczyniły się do szczegółowego poznania specyfiki mobilności w ŁOM. Poniżej przedstawiono kluczowe informacje pozyskane podczas całego etapu diagnostycznego.

4.1 KLUCZOWE WNIOSKI Z RAPORTU DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNEGO

[Liczba mieszkańców](#) Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2021 r. wynosiła 1 048 109 osób. Głównym miastem ŁOM jest Łódź, która według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) zamieszkała jest przez 664 860 osób (63,43% ludności ŁOM). Z badań przygotowanych na zlecenie Urzędu Miasta Łodzi wynika jednak, że [rzeczywista liczba mieszkańców Łodzi](#) jest wyższa niż ta prezentowana przez GUS. Dzięki analizie liczby nocnych logowań telefonów komórkowych wiemy, że mieszkańców miasta jest faktycznie prawie 760 000. Suma ta zawiera m.in. cudzoziemców pracujących w Łodzi, przede wszystkim pochodzących z Ukrainy, oraz studentów, którzy nie są zameldowani na pobyt czasowy - większość z nich mieszka lub pracuje w Łodzi, choć nie figuruje w oficjalnych statystykach. Po uwzględnieniu mieszkańców dojeżdżających do pracy oraz osób korzystających z usług metropolitalnych, liczba osób przebywających w Łodzi za dnia to ponad 840 tys. osób.

Poza Łodzią, [ważnymi miejskimi ośrodkami Obszaru są również Pabianice](#) (62 238 osób) oraz [Zgierz](#) (54 550 osób).

[Średnia gęstość zaludnienia](#) Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wynosi 449 os./km². To wartość zdecydowanie wyższa od średniej gęstości zaludnienia kraju (122 os./km²), jak również od całego województwa łódzkiego (131 os./km²). Poszczególne gminy ŁOM cechują się bardzo zróżnicowaną wartością tego wskaźnika. Najwyższa występuje w Łodzi (2 267 os./km²), Pabianicach (1 887 os./km²) oraz Zgierzu (1 289 os./km²). Najniższą gęstością zaludnienia cechują się z kolei gminy: Dmosin (44 os./km²), Dłutów (48 os./km²) oraz Parzęczew (50 os./km²). W kontekście cech sprzyjających mobilności, wysoki wskaźnik gęstości zaludnienia sprzyja organizacji transportu publicznego, jak również umożliwia efektywniejsze nim zarządzanie.

W ostatnich latach zauważalny jest [ruch migracyjny](#) ludności miejskiej na obszary podmiejskie i wiejskie. Powodzi on do powstawania problemów komunikacyjnych. Nowi mieszkańcy gmin najczęściej pracują i kształcą się w mieście-rdzeniu ŁOM, dlatego też codziennie muszą przemieszczać się do niego i wracać, zazwyczaj za pomocą własnych samochodów. Przyczynia się to do zwiększenia ruchu drogowego oraz powstawania zatorów na drogach wjazdowych

i wyjazdowych z miasta, co szczególnie widoczne jest podczas porannego i popołudniowego szczytu.

Generatory ruchu to obiekty lub obszary, których istnienie i funkcjonowanie powoduje przemieszczanie się ludzi. Do generatorów ruchu zalicza się m.in. miejsca pracy i edukacji, obiekty usługowe i handlowe oraz obiekty rozrywkowe i sportowe. Są to cele codziennych podróży mieszkańców w celu zaspokojenia swoich potrzeb. W Łodzi, jako głównym ośrodku metropolitalnym, funkcjonuje duża liczba przedsiębiorstw, punktów usługowych oraz placówek kulturalnych i sportowych. Natomiast w mniejszych miastach okołordzeniowych i obszarach wiejskich koncentracja usług jest niższa. Łódź wyróżnia się również największą liczbą miejsc kultu religijnego, zabytków, ośrodków kultury, muzeów i specjalistycznych szpitali, które przyciągają ruch turystyczny i medyczny. Analiza wykonana na potrzeby diagnozy Obszaru pokazuje zróżnicowaną koncentrację usług, placówek edukacyjnych oraz obiektów kulturalnych i sportowych w różnych częściach ŁOM, co ma wpływ na ruch międzygminny i międzypowiatowy. **Łódź odgrywa kluczową rolę jako centralny ośrodek** o największej liczbie generatorów ruchu, mając istotny wpływ na rozwój obszaru metropolitalnego.

Zdjęcie 3. Tramwaj linii 41 (MPK-Łódź) na pętli przy ulicy Wiejskiej w Pabianicach



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Na Łódzki Obszar Metropolitalny składają się ośrodki zróżnicowane zarówno pod względem zasięgu oddziaływania, jak i wzajemnych powiązań. Istotne czynniki to położenie, w tym względem rdzenia metropolii, liczba mieszkańców oraz główne funkcje tych ośrodków (usługowa, przemysłowa, turystyczna, rezydencjalna, rolnicza itd.), a także kluczowe powiązania transportowe zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne.

Prowadzona w Łodzi **polityka przestrzenna** uwzględnia zasady premiowania zrównoważonych form przemieszczania się w obrębie śródmieścia. Można zatem ocenić, iż w tym obszarze działania podejmowane przez samorząd lokalny pozytywnie oddziałują na przestrzeń i mobilności użytkowników wskazanego terenu.

Planowanie terenów podmiejskich cechuje bardziej liberalne podejście w zakresie wyznaczania terenów rozwojowych. Polityka ta wiąże się ze zjawiskiem suburbanizacji, która dotyka obszary otoczenia rdzenia od lat 90. XX w. Proces ten wiąże się z rozwojem możliwości budowy własnej zabudowy jednorodzinnej przez migrujących z Łodzi, jak i niewystarczającą ofertą nowego mieszkalnictwa w samym mieście-rdzeniu. Gwałtowny rozwój strefy podmiejskiej był także możliwy w wyniku polityki planistycznej gmin ościennych, nastawionych na rozwój stref zabudowy jednorodzinnej. Dotyczy to m.in. terenów gmin usytuowanych przy granicy z Łodzią: Rzgowa, Ksawerowa, Aleksandrowa Łódzkiego.

Głównym **wyzwaniem polityki planistycznej ŁOM** jest nierównomierny poziom pokrycia gmin planami miejscowymi oraz istniejące rozbieżności w celach działań planistycznych. Warto dążyć do harmonijnego rozwoju całego obszaru, zapewniając odpowiednią infrastrukturę i usługi na terenach wiejskich oraz podmiejskich. Planowanie na terenach poza rdzeniem i jego otoczeniem powinno wspierać sytuowanie zabudowy na terenach, które mogą być obsłużone transportowo, ograniczając nadmierny rozwój zabudowy jednorodzinnej, już postępujący w wyniku stosowania DWZiZT¹⁶.

Województwo łódzkie, w tym teren ŁOM, cechuje się stosunkowo niską gęstością sieci kolejowej oraz wykorzystaniem transportu kolejowego poniżej średniej krajowej (wg danych UTK). Zdecydowana większość przewozów w regionie (ok. 80%) ma charakter regionalny i aglomeracyjny. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat wyraźnie widoczny jest **wzrost wykorzystania kolei** do przemieszczania się po województwie, w związku z realizacją projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

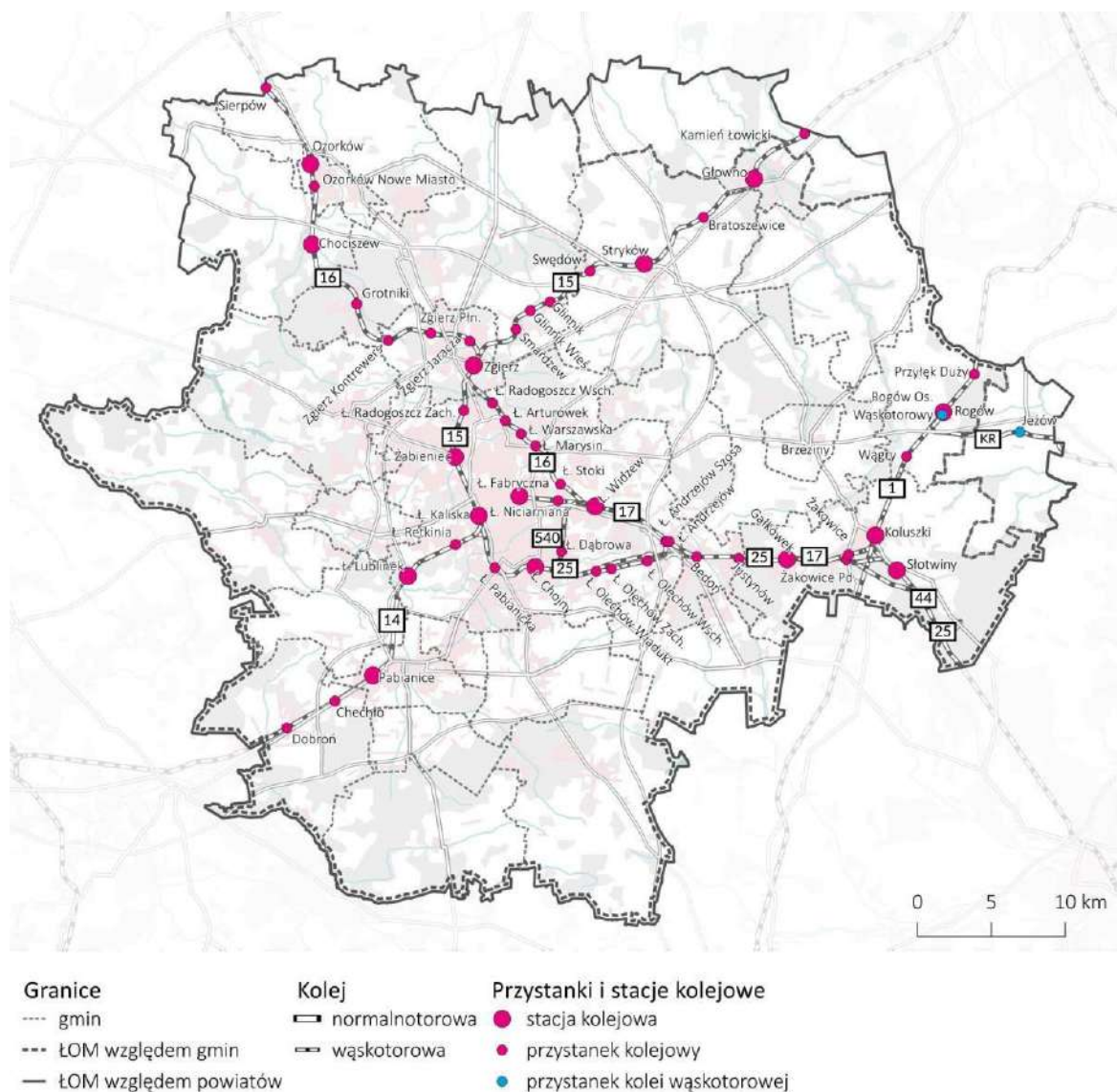
Na terenie ŁOM znajduje się **51 przystanków i stacji kolejowych**. Największą stacją pod względem wymiany pasażerskiej jest Łódź Fabryczna (10,3 tys. osób na dobę w 2022 r.). Kolejne miejsca zajmują Łódź Widzew (9,8 tys.), Łódź Kaliska (5,1 tys.) oraz Koluszki (4,5 tys.). Niemal wszystkie przystanki i stacje kolejowe na terenie ŁOM cechują się **dobrym i bardzo dobrym stanem infrastruktury peronowej**. Jego poprawa była ważnym elementem prowadzonych w ostatnich latach kolejowych liniowych inwestycji infrastrukturalnych. Zapewniły one jednolity standard nawierzchni peronowej oraz udogodnień i oznaczeń dla pasażerów (również tych z niepełnosprawnościami). Jednakże pomimo prowadzonych działań, w obrębie ŁOM **brak jednolitego standardu infrastruktury**, jeśli brać pod uwagę wysokość peronów – w Obszarze występują te o wysokości 760, 55 i 300 mm od główki szyny.

Warto zauważyć, że **rozwój sieci kolejowej miał wpływ na układ urbanizacyjny** Łodzi i okolicznych miejscowości. W bezpośrednim pobliżu linii kolejowej nr 17 powstało zwarte pasmo osadnicze (koluszkowskie). Natomiast wzdłuż linii nr 14, 15 i 16 osadnictwo rozwinęło się tylko punktowo (Głowno, Grotniki). Pozostałe pasma osadnicze tworzyły się wzdłuż linii tramwajowych do Tuszyń, Zgierza i Pabianic.

Pasażerowie kolei w ŁOM korzystać mogą z usług **czterech przewoźników kolejowych**: Łódzka Kolej Aglomeracyjna (przewozy aglomeracyjne i regionalne), POLREGIO (przewozy regionalne), Koleje Wielkopolskie (połączenia przyspieszone pomiędzy Łodzią a Poznaniem) oraz PKP Intercity (przewozy dalekobieżne).

¹⁶ DWZiZT – decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Mapa 3. Obecna sieć kolejowa na terenie ŁOM



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK, PKP S.A., CPK

Ważnym elementem kolei aglomeracyjnej w Łódzkiem jest szeroka integracja taryfowa ŁKA z miejskimi przewoźnikami transportu publicznego. Funkcjonuje tam m.in. [Wspólny Bilet Aglomeracyjny \(WBA\)](#) – oferta zintegrowanej taryfy biletowej skierowana do pasażerów korzystających z pociągów ŁKA i POLREGIO oraz komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu. Obejmuje ona bilety miesięczne. Na terenie województwa łódzkiego funkcjonuje także [Zintegrowany Bilet ŁKA + PKS](#) umożliwiający przejazdy koleją i autobusami przewoźników: PKS Skierniewice, PKS Sieradz, PKS Tomaszów Mazowiecki, PKS Łęczycza, PKS Bełchatów oraz Connect Bus.

Obecnie na obszarze ŁOM prowadzony jest **szereg inwestycji kolejowych**, mających wpływ na bieżący ruch pociągów. Są to m.in. prace inwestycyjne na odcinku Łódź Kaliska – Łódź Dąbrowa oraz przejazdu kolejowo-drogowego w Bedoniu. Trwa także realizacja ogromnej inwestycji infrastrukturalnej – budowy tunelu średnicowego łączącego stacje Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec wraz z budową nowych przystanków: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny. Niedawno zbudowano także nowe przystanki: Pabianice Północne, Zgierz Rudunki oraz Jedlicze k. Zgierza. Zmodernizowano również przystanek kolejowy Żakowice Południowe.

Zdjęcie 4. Tramwaj Moderus Gamma LF 06 AC przewoźnika MPK-Łódź



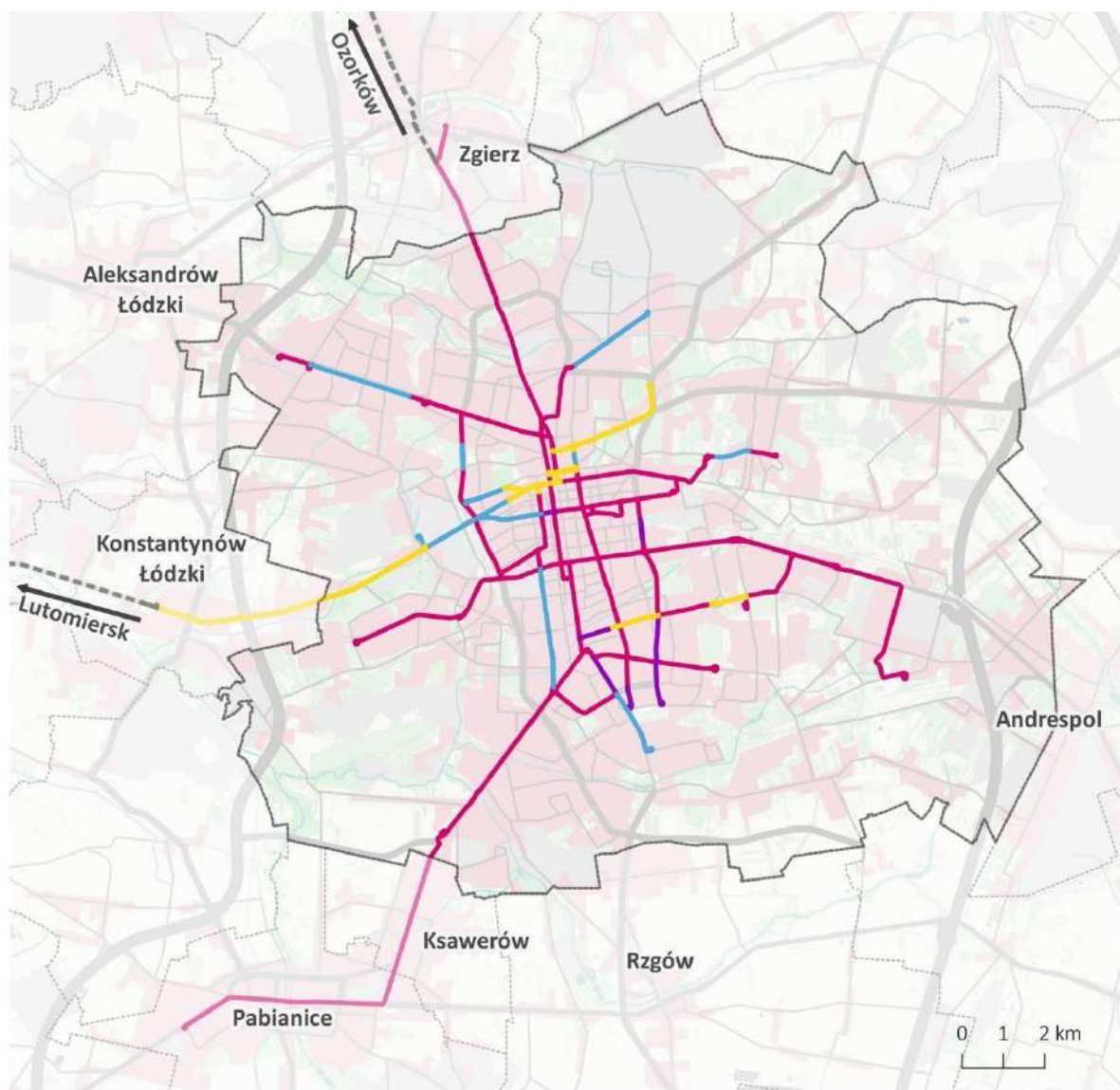
Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Ekspluatowana obecnie **infrastruktura tramwajowa** w ŁOM to ok. 133 km jedno- i dwutorowych tras tramwajowych¹⁷, w tym tras obecnie nieprzejezdnych z powodu prowadzonych prac remontowych i modernizacyjnych. Przekłada się to na uruchamianie codziennie łącznie 18 linii tramwajowych (plus jedna sezonowa), tj. 16 linii miejskich oraz 2 podmiejskich (do Zgierza i Pabianic)¹⁸, które obsługiwane są przez ponad 400 pojazdów tramwajowych (wagonów i pojazdów przegubowych). Duża część sieci jest obecnie poddawana pracom remontowym, niemniej jednak jej stan techniczny nadal wymaga dalszych nakładów inwestycyjnych. Na zwiększenie efektywności eksploatacji sieci tramwajowej w ŁOM wpływ mają również takie działania jak: wzrost liczby torowisk wydzielonych z ruchu ulicznego, nadawanie priorytetu na skrzyżowaniach dla tramwajów oraz zwiększanie częstotliwość kursowania.

¹⁷ Źródło danych: analizy GIS.

¹⁸ Stan na 30.11.2023 r.

Mapa 4. Sieć tramwajowa w Łodzi



Infrastruktura tramwajowa

- trasy istniejące, wyremontowane
- torowiska aktualnie modernizowane w ramach projektów z dofinansowaniem unijnym
- torowiska do modernizacji w ramach projektów z dofinansowaniem unijnym
- pozostałe odcinki torowisk przewidziane do przebudowy
- - trasy zawieszona na stałe z powodu złego stanu torowisk

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych UM Łódź

Łódzka sieć tramwajowa jest unikatowa w skali całej Polski ze względu na **funkcjonowanie tramwajowych linii podmiejskich**, które obsługują miasta i obszary poza granicami Łodzi. Linie te stanowią dobre rozwiązanie do obsługi komunikacyjnej obszarów podmiejskich, które z oczywistych przyczyn ciążą funkcjonalnie do miasta-rdzenia. Na przestrzeni ostatnich lat wybrane linie były wygaszane z powodu złego stanu technicznego infrastruktury i braku środków finansowych na jej modernizację. Jednakże dzięki obecnym działaniom sukcesywnie przywracany jest ruch tramwajowy na wybranych odcinkach umożliwiających ruch pasażerów z terenów bezpośrednio graniczących z Łodzią.

W ramach podsystemu tramwajowego w ŁOM eksploatowane są także: dwie zajezdnie - Chocianowice i Telefoniczna (ta pierwsza jest obecnie modernizowana), 18 tzw. krańcówek¹⁹ oraz 422 pojazdy tramwajowe (285 wagonów i 137 pojazdów przegubowych/pociągów)²⁰.

System autobusowy funkcjonujący w ramach Lokalnego Transportu Zbiorowego Miasta Łodzi obejmuje sieć linii miejskich i podmiejskich, organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu UM Łódź, w skład którego wchodzi 86 linii dziennych i 14 linii nocnych (miejskich i podmiejskich)²¹. Operatorem połączeń autobusowych organizowanych przez miasto Łódź jest komunalna spółka **MPK-Łódź sp. z o.o.** Ponadto usługi na kilku liniach organizowanych przez JST inne niż Łódź (np. linie nr 6, 61, 201 i 202) w ramach m.in. porozumień międzygminnych świadczą operatorzy: BP-Tour²², Markab Zgierz, UHT Anna Chmiel oraz FKF Sp. z o.o. Miasto Łódź jako organizator systemu transportu zbiorowego nie ogłaszało dotychczas otwartych przetargów na obsługę linii, opierając się wyłącznie na umowie powierzenia świadczenia usług własnemu przewoźnikowi oraz na porozumieniach międzygminnych.

Łódzki przewoźnik miejski (MPK-Łódź) dysponuje flotą **418 autobusów**²³ zgromadzonych w dwóch zajezdniach: EA-1 przy ul. Limanowskiego oraz EA-2 przy ul. Nowe Sady. Ponad 50% pojazdów to autobusy przegubowe – klasy MEGA (18 metrów długości). W wyniku inwestycji w tabor autobusowy prowadzonych w latach 2021-2023, obecnie we flocie MPK-Łódź ponad 50% autobusów spełnia obowiązującą normę emisji Euro 6. Ponadto 17 autobusów to pojazdy zeroemisyjne o napędzie elektrycznym, a 29 – hybrydowe (*mild hybrid*).

Poza siecią autobusową organizowaną przez miasto-rdzeń, na terenie ŁOM funkcjonuje jeszcze kilka odrębnych sieci komunikacji miejskiej, organizowanej przez miasta członkowskie:

- **Komunikacja miejska w Pabianicach** – organizatorem jest Wydział Infrastruktury Technicznej i Komunikacji Urzędu Miasta Pabianice, operatorem – Miejski Zakład Komunikacyjny w Pabianicach sp. z o.o.; system obejmuje 13 linii, z czego 7 funkcjonuje tylko na terenie miasta Pabianice, pozostałe 6 to linie podmiejskie. Tabor **Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Pabianicach** składa się wyłącznie z autobusów klasy MAXI marki Solaris. Wszystkie były zakupione jako fabrycznie nowe. Są ich łącznie 32 sztuki, z czego 18 to autobusy hybrydowe.
- **Komunikacja miejska w Zgierzu** – organizatorem są Miejskie Usługi Komunikacyjne w Zgierzu, operatorem – ZPK Markab Zgierz sp. z o.o.; system obejmuje 16 linii, z czego 11 kursuje tylko po Zgierzu (linie miejskie), dwie łączą Zgierz z Łodzią i są włączone w system Lokalnego Transportu Zbiorowego Miasta Łodzi, po jednej linii łączy Zgierz z Ozorkowem, Aleksandrowem Łódzkim i Strykowem. Flota **Zgierskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Markab Zgierz** prezentuje cały przekrój pojazdów sprowadzonych jako używane. Przewoźnik posiada autobusy różnych klas (MINI, MAXI, MEGA), zasilane olejem napędowym bądź gazem (CNG). Większość pojazdów jest niskopodłogowa.

¹⁹ Stan na dzień 30.11.2023 r.

²⁰ Ilostan podany za stronę internetową MPK-Łódź, aktualny na dzień 09.09.2023 r.

²¹ Stan na dzień 30.11.2023 r.

²² BP-Tour był podwykonawcą MPK-Łódź do dnia 30.11.2023 r.

²³ Ilostan podany za stronę internetową MPK-Łódź, aktualny na dzień 02.10.2023 r.

- **Komunikacja miejska w Głownie** – organizatorem jest Urząd Miasta Głowno, operatorem – MZK w Głownie. Niewielka sieć, obejmująca 2 linie komunikacyjne, których trasy przechodzą przez dworzec kolejowy w Głownie, gdzie są częściowo skomunikowane z kursami ŁKA; od 2015 r. komunikacja miejska w Głownie jest bezpłatna. **Miejski Zakład Komunalny w Głownie** eksploatuje tylko 2 autobusy – są to niskopodłogowe pojazdy Isuzu Novociti Life (zakupione jako fabrycznie nowe w 2020 r.) o napędzie konwencjonalnym, spełniającym normę emisji spalin Euro 6.

Zdjęcie 5. Autobusy marki Solaris Urbino 12 hybrid pabianickiego MZK na placu postojowym przed dworcem kolejowym w Pabianicach



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

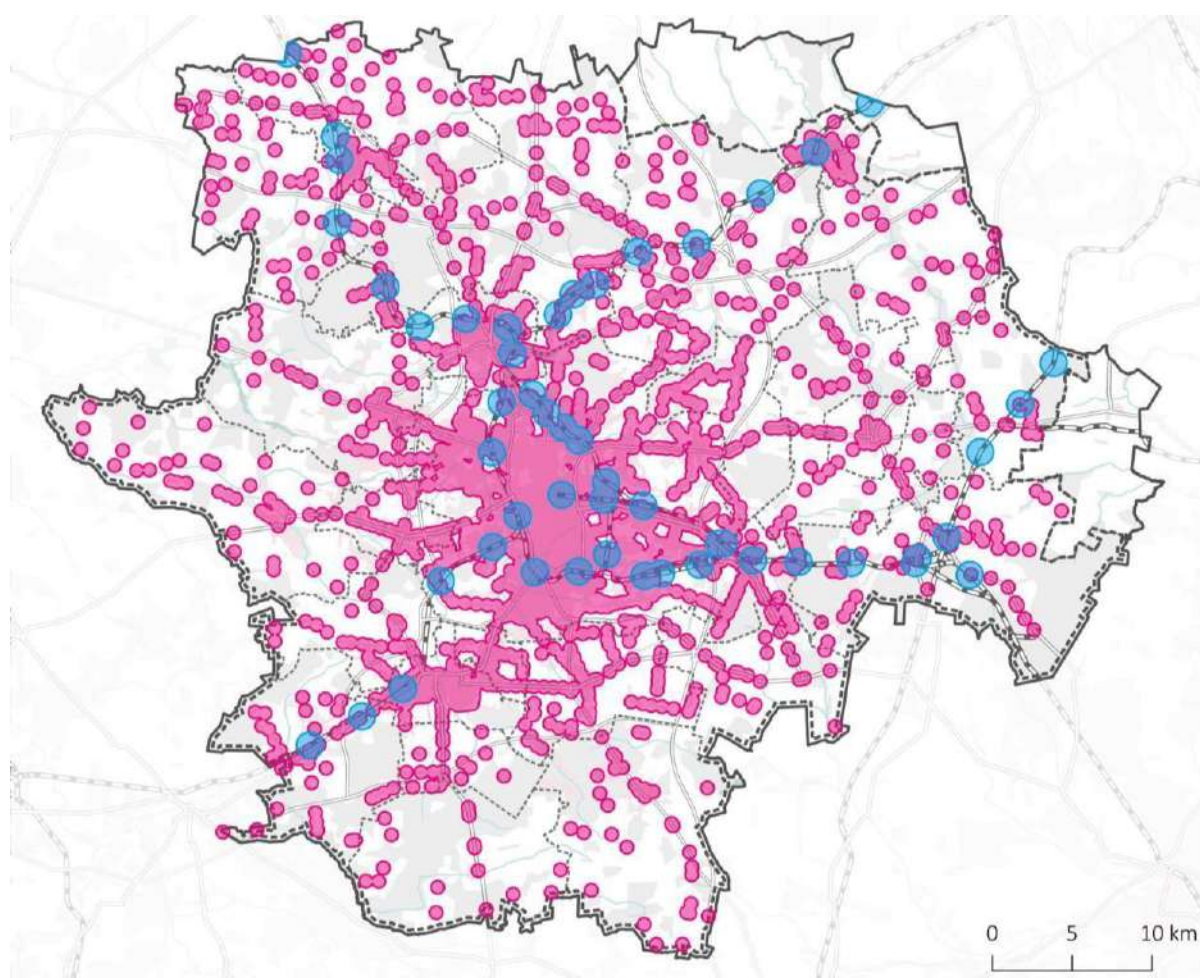
Poza systemami komunikacji miejskiej, na terenie ŁOM funkcjonuje **wiele pozamiejskich systemów publicznego transportu zbiorowego** o zasięgu gminy bądź powiatu, linie autobusowe wojewódzkie (organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego), przewozy szkolne (tzw. otwarte – ogólnodostępne, lecz z datami kursowania i rozkładem jazdy dostosowanym do dni i godzin zajęć szkolnych, bądź zamknięte – niedostępne dla ogółu pasażerów; w obu przypadkach przewozy te realizują jedno z zadań własnych gminy – dowóz i odwóz młodzieży do szkół podstawowych), przewozy autobusowe komercyjne – krajowe bądź zagraniczne.

W zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym, sytuacja w ŁOM nie odbiega od tej w większości regionów naszego kraju – występuje rozproszenie organizacyjne, brak wzajemnego honorowania biletów oraz integracji rozkładowej prowadzą do tego, że poszczególne systemy nie są ze sobą kompatybilne i utrudniają pasażerom wykonywanie podróży multimodalnych. Efektem tego jest również brak standaryzacji pod względem informacji pasażerskiej, standardu i wyposażenia taboru czy rozkładów jazdy.

Obecnie na rynku przewozów pozamiejskich w ŁOM funkcjonuje przeszło 20 operatorów. Żaden z nich nie wykorzystuje na terenie Obszaru pojazdów nisko- bądź zeroemisyjnych. Przyczynia się do tego wysoki koszt zakupu takiego pojazdu oraz brak odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego.

Pokrycie terenu ŁOM przystankami autobusowymi, tramwajowymi i kolejowymi wraz z odpowiednimi strefami dojazdu (o promieniu 417 m dla autobusowych i tramwajowych, co odpowiada 5 minutom podróży pieszej, oraz o promieniu 833 m dla przystanków i stacji kolejowych, co odpowiada 10 minutom podróży pieszej²⁴) wynosi 29%. Większe zagęszczenie przystanków komunikacyjnych można zaobserwować na obszarach miejskich.

Mapa 5. Przystanki autobusowe, tramwajowe i kolejowe na terenie ŁOM wraz ze strefami dojazdu pieszego



- Granice**
- gmin
 - ŁOM względem gmin
 - ŁOM względem powiatów
- strefa dojazdu do przystanków autobusowych i tramwajowych (417m)
- strefa dojazdu do przystanków kolejowych (833m)

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu, bazy BDOT10k, OSM, plików GTFS przekazanych przez UM Łódź oraz UG Zgierz

²⁴ Promienie buforów wraz z odpowiadającymi czasami dojazdu pieszego bazują na metodzie liczenia jednego ze wskaźników SUMI.

Węzły przesiadkowe funkcjonujące na terenie ŁOM sklasyfikować można w oparciu o różne kryteria: ich wielkości, zasięgu oddziaływania (lokalny, ogólnomiejski, metropolitalny) czy też ze względu na dostępne tam środki transportu.

Z uwagi na wysoki poziom wykorzystania motoryzacji indywidualnej przez mieszkańców ŁOM, najpopularniejszą formą tworzenia punktów przesiadkowych mogłaby być budowa parkingów typu P&R, w szczególności przy stacjach i przystankach kolejowych, ale również w innych strategicznych lokalizacjach w miastach i gminach ŁOM.

Dokumenty strategiczne samorządów Obszaru wskazują na **potrzebę realizacji inwestycji skierowanych na integrację transportu** i promocję alternatywnych dla samochodu form przemieszczania się. Niestety, tylko nieliczne proponują konkretne lokalizacje węzłów przesiadkowych – pozostałe sygnalizują jedynie potrzebę ich tworzenia.

Zdjęcie 6. Stacja i dworzec kolejowy Łódź Fabryczna – jeden z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w ŁOM – integrujący kolej, autobusy i tramwaje



Źródło: Urząd Miasta Łodzi

Zgodnie z założeniami idei zrównoważonej mobilności to **piesi, rowerzyści i inni niechronieni uczestnicy ruchu powinni mieć najwyższy priorytet w przestrzeni publicznej**, a przy tym zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa oraz możliwość swobodnego i komfortowego przemieszczania się. Oznacza to konieczność zapewnienia tej grupie podróżujących dobrej jakości, spójnej, bezpiecznej i odpowiednio gęstej sieci infrastruktury liniowej (pieszej i rowerowej) uzupełnionej o właściwie rozlokowane, funkcjonalne i spełniające właściwe standardy elementy infrastruktury punktowej. Należy przy tym pamiętać, że w odniesieniu do ruchu pieszo-rowerowego zwykle to właśnie budowa infrastruktury wzbudza przemieszczenia, często w przeciwieństwie do innych gałęzi transportu, w których rozbudowa infrastruktury wynika z jej niedoboru lub przeciążenia.

Niemożliwe jest szczegółowe przedstawienie sieci pieszej ŁOM, ze względu na ograniczony dostęp do danych. Główny Urząd Statystyczny nie uwzględnia w swoich analizach **elementów infrastruktury pieszej**, zaś dane będące w posiadaniu poszczególnych gmin i innych jednostek są niejednorodne (nieustandaryzowane – np. część gmin posiada dane na temat chodników w metrach bieżących, inne w metrach kwadratowych, a jeszcze inne w kilometrach), niepełne (np. dane dotyczące jedynie chodników w ciągach dróg gminnych, ale pozostałych już nie), zbyt ogólne (np. jedynie suma długości chodników w zależności od rodzaju drogi – gminne, powiatowe etc.), a często nie ma ich wcale (szczególnie w odniesieniu do infrastruktury punktowej).