

Wśród istniejących (udostępnionych) danych, **brakuje informacji na temat jakości istniejącej infrastruktury pieszej, jej utrzymania, a przede wszystkim bezpieczeństwa**, tj. brak jest identyfikacji istniejących miejsc niebezpiecznych czy inwentaryzacji braków/uchybień w sieci, które mogłyby mieć wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

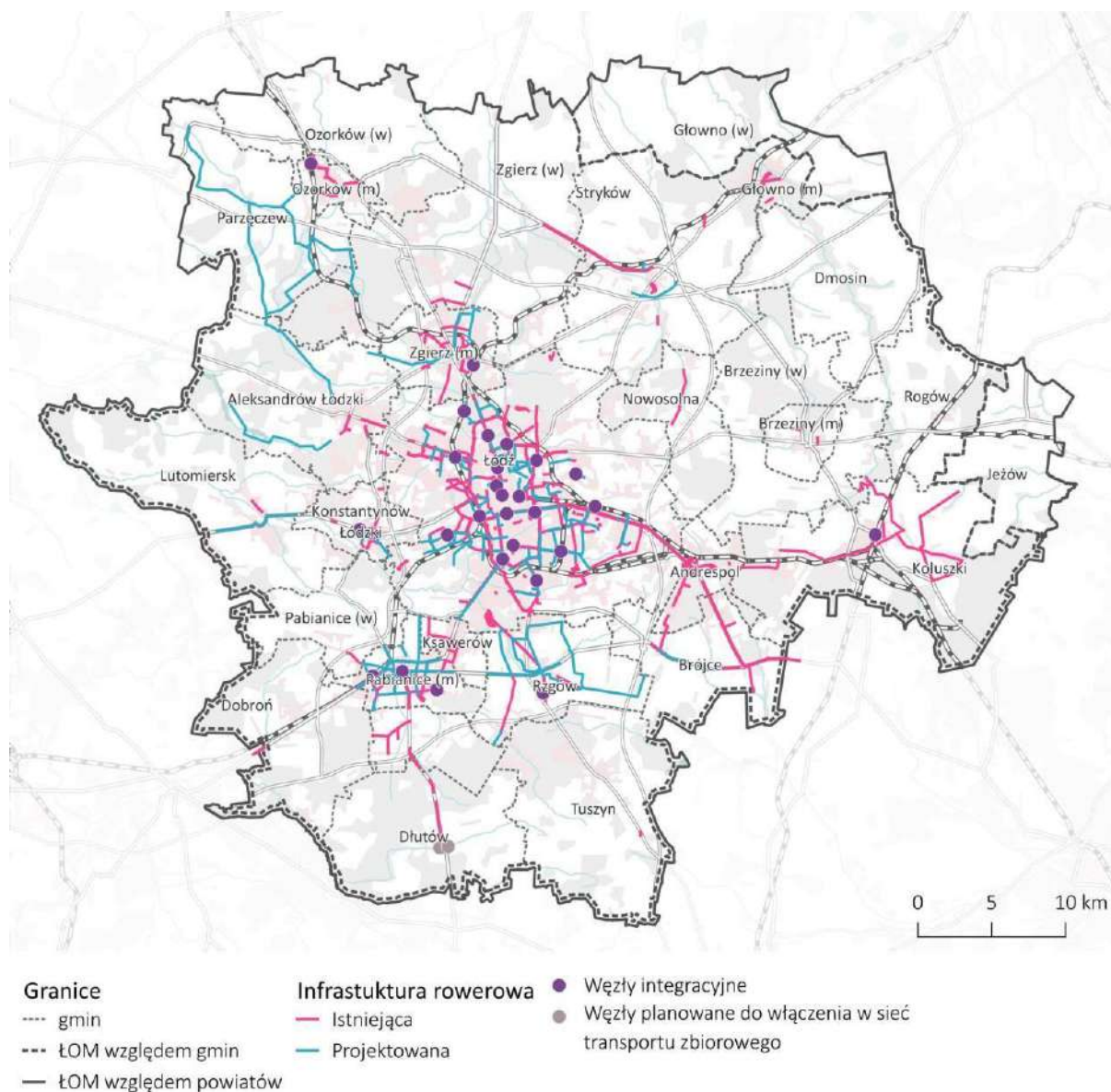
**Sieć rowerowa na terenie ŁOM** charakteryzuje się średnim poziomem rozwoju w porównaniu z innymi miejskimi obszarami funkcjonalnymi w naszym kraju. W większości gmin można znaleźć pewną liczbę tras rowerowych – różnego rodzaju i wykonanych w odmiennym standardzie. Według danych GUS, w 2021 r. na obszarze ŁOM najwięcej tras rowerowych znajdowało się w gminie miasto Łódź i mierzyły one prawie 220 km długości. Wzrosły one w ciągu 10 lat o 145,8 km (o ok. 200%). W pozostałych gminach długość sieci rowerowej jest znacznie mniejsza. W dwóch gminach w 2021 r. tras rowerowych nie było wcale (Aleksandrów Łódzki i Tuszyn), zaś w Dmosinie i Głownie ich wielkość była znikoma (poniżej 1 km). W większości gmin długości te jednak nie przekraczały 10 km, jedynie w Brójcach wynosiły 18,4 km, a w Koluźkach 17,3 km. W większości gmin odnotowano wzrost długości sieci rowerowej w latach 2011-2021.

W wyniku przeprowadzanych analiz wskazano, iż aktualnie na terenie ŁOM znajduje się **519 km różnego rodzaju tras rowerowych**. W przeciwieństwie do różnych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce, w ŁOM są nie tylko DDR oraz drogi dla pieszych i rowerzystów. Wyznaczono tutaj również wiele pasów rowerowych (np. w Zgierzu) oraz odcinków kontraruchu (w Łodzi), a także w różnych miejscach zastosowano rozwiązanie w postaci malowania tzw. „sierżantów rowerowych” (znak P-27) obustronnie wzdłuż długich odcinków dróg (np. w Starym Redzeniu w gminie Koluźki). Choć sieć rowerowa nie jest bardzo rozbudowana, to jednak uwzględniając plany rozwoju uznać można, iż zauważalne jest dążenie do uzyskania jej odpowiedniej spójności i gęstości, a tym samym dostępności w skali całego ŁOM.

**Standard poszczególnych odcinków jest bardzo zróżnicowany**, przy czym pojawia się zależność analogiczna jak w innych obszarach w Polsce, tj. jednymi z tras o najniższej jakości w skali ŁOM są te znajdujące się w ciągach dróg wojewódzkich. Charakteryzują się one brakiem segregacji ruchu pieszego od rowerowego, brakiem przejazdów przez skrzyżowania, obniżaniem (czasem nawet co kilka metrów) trasy w celu przeprowadzenia wjazdów do bram posesji, niedoborem oznakowania i oświetlenia oraz wykonaniem z kostki brukowej fazowanej. W rzeczywistości są to po prostu szerokie chodniki oznaczone jako drogi dla pieszych i rowerów.

Równie istotna co liniowa jest **rowerowa infrastruktura punktowa**. W ŁOM stojaków rowerowych jest zbyt mało, a rzeczywiście bezpiecznych miejsc parkingowych jeszcze mniej.

Mapa 6. Istniejąca i projektowana infrastruktura rowerowa ŁOM



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

Jednym z elementów systemu mobilności obszaru metropolitalnego są [współdzielone środki transportu](#) (hulajnogi elektryczne, rowery publiczne, przewozy taksówkarskie czy tzw. samochody na minuty, z ang. *carsharing*), których rozwój i promocja zgodna jest z polityką Unii Europejskiej i Zielonym Ładem.

Najpopularniejszym, w warunkach polskich miast, ze środków mobilności współdzielonej jest [rower publiczny](#). W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym jego systemy działają na terenie Łodzi (system miejski i wojewódzki) oraz Koluszek, Pabianic i Zgierza (system wojewódzki).

Miejski system roweru publicznego w Łodzi działa od 2016 r. W latach 2016-2019 za obsługę Łódzkiego Roweru Publicznego odpowiedzialna była firma Nextbike Polska. Natomiast od 2021 r. operatorem [Łódzkiego Roweru Publicznego 2.0](#), obsługującego 1500 rowerów i 150 stacji, jest firma Homeport Polska (BikeU). Od początku istnienia systemu, jego cennik nie uległ zmianie, a posiadacze karty „Migawka” korzystają z wydłużonego czasu bezpłatnego przejazdu do 25 minut (pozostali użytkownicy – 20 minut)<sup>25</sup>.

W samej Łodzi funkcjonują zatem równolegle dwa odrębne systemy – miejski oraz [Wojewódzki Rower Publiczny „Rowerowe Łódzkie”](#), który działa także w innych miastach regionu. Niestety, nie są one wzajemnie powiązane, co wobec użytkownika wymusza konieczność posiadania dwóch odrębnych kont. System regionalny składa się obecnie ze 137 stacji zlokalizowanych w 10 miastach województwa łódzkiego (również poza ŁOM) tj. w Koluszkach, Kutnie, Łasku, Łowiczu, Łodzi, Pabianicach, Sieradzu, Skierniewicach, Zduńskiej Woli i Zgierzu. „Rowerowe Łódzkie” w przeciwieństwie do większości systemów rowerów miejskich funkcjonuje całorocznie, a także umożliwia pozostawienie roweru po skończonej podróży poza stacją w określonej strefie za dodatkową opłatą w wysokości 5 zł.

W przeszłości w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym funkcjonował również [Zgierski Rower Miejski](#), który w pilotażowym 2017 r. oferował 4 stacje i 32 rowery oraz pełną kompatybilność z Łódzkim Rowem Publicznym z uwagi na ten sam podmiot obsługujący oba systemy – Nextbike Polska. W 2018 r. sieć roweru publicznego w Zgierzu zmniejszyła się do 4 stacji i 24 rowerów dostarczonych przez firmę BikeU, co wiązało się z brakiem integracji z systemem wojewódzkim. Obecnie w Zgierzu korzystać można tylko z jednośladów tego ostatniego.

W skład systemu mobilności współdzielonej wchodzi także jednoosobowe pojazdy elektryczne określane jako [UTO](#) (Urządzenia Transportu Osobistego, np. e-hulajnoga, deskorolka elektryczna). Możliwości wynajęcia tego typu pojazdów w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym ogranicza się do prywatnych przedsiębiorstw oferujących skorzystanie z [e-hulajnóg](#).

W [Łodzi](#) można skorzystać z wynajmu hulajnóg elektrycznych firm Bolt, Blink, Lime oraz VoltScooters. Wypożyczenie/pozostawienie pojazdu możliwe jest jedynie w wyznaczonej przez operatora strefie, co wiąże się z jednej strony ze swobodą dla użytkowników, z drugiej zaś – z brakiem uporządkowania miejsc postojowych przekładającym się często na nieład w przestrzeni publicznej. Firma Bolt udostępnia swoje pojazdy również w [Pabianicach](#), gdzie lokalne służby miejskie współpracują z tym przedsiębiorstwem, m.in. uzgadniając rozmieszczenie pojazdów w mieście na podstawie projektu zaakceptowanego przez Wydział Infrastruktury Technicznej i Komunikacji Urzędu Miejskiego. W mieście znajduje się także strefa wypożyczania pojazdów firmy VoltScooters.

Poza największymi miastami ŁOM, systemy e-hulajnóg funkcjonują też w [Zgierzu](#) i [Ozorkowie](#) (prowadzony przez Quick). Również w wyżej wymienionych miastach wypożyczenie

<sup>25</sup> Miasto Łódź dnia 26 stycznia 2024 r. zawarło porozumienie z firmą Homeport o wcześniejszym zakończeniu obsługi systemu Łódzkiego Roweru Publicznego. W marcu 2024 r. przetarg na funkcjonowanie ŁRP wygrała firma Nextbike Polska. Od 2 kwietnia 2024 r. ruszyć ma nowy system 4. Generacji, w ramach którego do dyspozycji będzie 1 200 rowerów, 120 stacjami oraz 30 obszarów zwrotu (zamiast dotychczasowych stacji). System w takiej formie ma funkcjonować do końca listopada 2024 r. Cennik uległ zmianie: do 20 minut (bezpłatnie), od 21 minuty do 60 minuty - 4,00 zł, rozpoczęta druga godzina - 6,00 zł, a każda następną rozpoczętą godziną powyżej 2 godzin - 10,00 zł. Posiadacze karty „Migawka” mają wydłużony czas bezpłatnego przejazdu do 30 minut (pozostali użytkownicy – 20 minut).

i pozostawienie pojazdów odbywa się poprzez aplikację danej firmy w obrębie wyznaczonej strefy poza obszarami wykluczenia np. niektórymi osiedlami. W przeszłości w [Strykowie](#) i [Głównie](#) także możliwe było skorzystanie z e-hulajnóg (oferowanych przez VoltScooters).

Zdjęcie 7. Hulajnogi elektryczne firmy Bolt w Łodzi



Źródło: <https://uml.lodz.pl/aktualnosc/artukul/na-ulicach-lodzi-pojawia-sie-nowe-elektryczne-hulajnogi-id39212/2021/2/19/> (dostęp: 17.10.2023)

Mobilność współdzielona to także [system carsharingu](#), umożliwiający wypożyczanie samochodów na minuty za pośrednictwem dedykowanych aplikacji mobilnych. Wynajem aut stanowi uzupełnienie form przemieszczania się alternatywnych dla podróży wykonywanych prywatnymi pojazdami – współdzielenie pojazdów ogranicza ich liczbę w układzie drogowym, co w konsekwencji ma pozytywny wpływ na płynność ruchu i zajętość miejsc parkingowych.

Oferta samochodów na minuty w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym opiera się na usługach dwóch firm – Panek CarSharing i Traficar. Klienci mają do dyspozycji relatywnie zróżnicowaną flotę pojazdów – zarówno pod kątem typu (hatchback, sedan, coupe, SUV czy pojazdy dostawcze), jak i napędu (spalinowy, hybrydowy i elektryczny). Wynajęcie i pozostawienie pojazdów możliwe jest w obrębie wyznaczonej przez operatora strefie. Strefa firmy Panek uzupełniona jest o miejsca parkingowe dla pojazdów tej firmy zlokalizowane m.in. przy Porcie Lotniczym Łódź czy centrum handlowym Port Łódź. W poprzednich latach w Łodzi usługi z zakresu wypożyczenia aut na minuty oferowały także firmy Easyshare i 4mobility (samochody osobowe) oraz CityBus (auta dostawcze).



Porównując dane zebrane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r. oraz w sezonie 2020/2021, zauważyć należy wyraźny **wzrost natężenia ruchu drogowego** w ciągu drogi ekspresowej S8 i autostrady A2. Otwarcie autostrady A1 spowodowało połączenie S8 i A2, tworząc ważny korytarz drogowy łączący południowo-zachodnią część kraju z Warszawą.

Statystyki dotyczące liczby wypadków pokazują, że Łódzki Obszar Metropolitalny charakteryzuje się niskim poziomem **bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Przyczyn tego zjawiska może być wiele – od organizacji ruchu promującej niewłaściwe i niebezpieczne zachowania poprzez niedobór infrastrukturalnych środków spowalniania ruchu, aż do niedostatecznych działań ze strony służb porządkowych. W 2021 r. na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego zanotowano średnio **114,3 wypadku w przeliczeniu na 100 tys. ludności** – niemal dwukrotnie więcej niż wynosi średnia krajowa.

Do głównych **przyczyn wypadków drogowych** należą nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchowych oraz nieprawidłowe zachowanie kierowców wobec pieszych. Na podstawie analizy danych Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) zidentyfikowano 60 „czarnych punktów”, tj. miejsc koncentracji wypadków drogowych. W sumie w 31 punktach znaczna część wypadków drogowych miała miejsce z udziałem niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów.

Na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego **Strefa Płatnego Parkowania** funkcjonuje w Łodzi. Wyznaczone są w niej 7 254 miejsca parkingowe, z czego 253 z nich przeznaczono dla osób z niepełnosprawnościami. Całkowita powierzchnia Strefy wynosi ok. 6,4 km<sup>2</sup>, co stanowi ok. 2,2% powierzchni miasta. Opłaty za parkowanie w strefie pobierane są w dni robocze, w godzinach 8:00-18:00. Strefa podzielona jest na cztery podstrefy (A, B, C, D), z różną wysokością opłat. Porównując ich wysokość w Strefach Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) w największych miastach Polski widać, że opłaty w łódzkiej SPP należą do jednych z niższych.

Do drugiej połowy 2020 r., czyli momentu rozpoczęcia remontu ul. Zamkowej i modernizacji linii tramwajowej do Pabianic, strefa płatnego parkowania funkcjonowała także w Pabianicach. Od tego czasu w mieście parkowanie jest bezpłatne, przynajmniej do 30 września 2025 r.<sup>26</sup>

ŁOM znajduje się na przecięciu szlaków drogowych stanowiących odcinki **paneuropejskich korytarzy transportowych**: drogi E75 w osi północ-południe oraz E30 w osi wschód-zachód, a także drogi E67. Lokalizacja ta naturalnie predestynuje ten obszar do rozwoju branży logistycznej i magazynowej, w związku z czym **Obszar charakteryzuje się wysokim poziomem ruchu towarowego**. Jest to zarówno ruch tranzytowy, jak i źródłowo-docelowy, wynikający z poziomu rozwoju gospodarczego regionu oraz międzyregionalnej i międzynarodowej współpracy i wymiany handlowej. Obszarami, gdzie następuje kumulacja przepływów towarowych, warunkowanych przez koncentrację działalności podmiotów gospodarczych, w tym branż transportochłonnych, a także dużą liczbę mieszkańców stanowiących końcowych odbiorców towarów, są główne miasta aglomeracji: Łódź, Stryków, Pabianice i Zgierz. Znaczny wpływ na poziom ruchu towarowego w regionie mają również ośrodki miejskie zlokalizowane w sąsiednich województwach jak Warszawa, Radom, Kielce, Częstochowa, Kalisz i Włocławek.

<sup>26</sup> Zgodnie z treścią Uchwały nr LXI/588/23 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 28 lutego 2023 r.

**Działalność logistyczna i magazynowa** na terenie ŁOM koncentruje się przede wszystkim w rejonie Strykowa oraz w południowo-wschodniej części Łodzi (Olechów), kilka dużych parków magazynowych funkcjonuje także w otoczeniu węzłów autostrady A1. Odmienne jest umiejscowienie zakładów przemysłowych, co ma po części związek z uwarunkowaniami historycznymi dotyczącymi rozwoju przemysłu na terenie Łodzi. **Przedsiębiorstwa produkcyjne** skupiają się głównie we wschodniej części Łodzi (Widzew, Widzew Wschód), w części północno-zachodniej (Żabieniec, Teofilów Przemysłowy), a także w zachodniej części Retkini. **Istotne ośrodki przemysłowe** znajdują się także w Konstancynie Łódzkim, Pabianicach i Zgierzu.

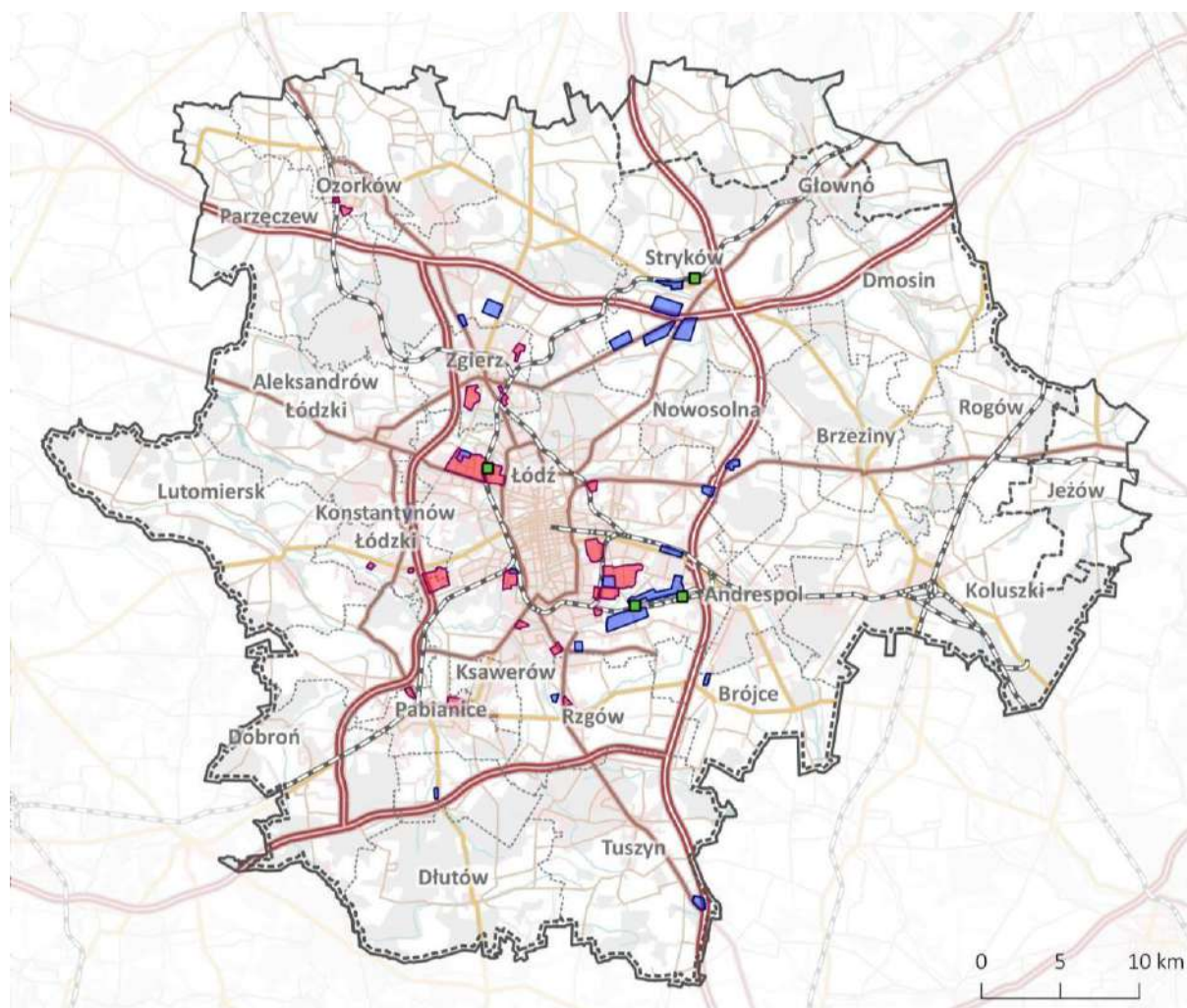
Dzięki dobrze rozbudowanej sieci autostrad i dróg ekspresowych ruch ciężarowy o charakterze tranzytowym odbywa się z pominięciem terenów zabudowanych przy zapewnieniu środków ochrony akustycznej. Z punktu widzenia **uciążliwości drogowego przewozu towarów dla mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego** największy problem stanowią odcinki dróg łączące zakłady przemysłowe i centra logistyczne z siecią dróg szybkiego ruchu tworzących układ obwodnicowy oraz pozostałe drogi sieci szkieletowej łączące miasta ŁOM z ośrodkami zlokalizowanymi w sąsiednich województwach.

Zgodnie z informacjami Urzędu Transportu Kolejowego na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego funkcjonują 4 **terminale intermodalne**: Spedcont Łódź Olechów, Centrostal Łódź S.A., Erontrans Łódź Olechów oraz Erontrans Stryków.

W zakresie **logistyki miejskiej** problemem występującym na terenie ŁOM jest **nieprzepisowe parkowanie samochodów dostawczych w obrębie ścisłej śródmiejskiej zabudowy**. W Obszarze dotyka on przede wszystkim Łodzi, zwłaszcza w obrębie historycznego układu urbanistycznego opartego o wąskie ulice oraz wysoką gęstość zabudowy.

Miasta na terenie ŁOM częściowo wdrożyły już pewne **rozwiązania dotyczące problemów związanych z zaopatrywaniem punktów usługowych** zlokalizowanych w obszarach śródmiejskich. Jednym z nich jest dopuszczanie do ruchu samochodów dostawczych wyłącznie w określonych godzinach, np. zarządcy obiektów zlokalizowanych przy ul. Piotrkowskiej w Łodzi muszą wyposażyć swoich dostawców w specjalne identyfikatory, które uprawniają do wjazdu na deptak i postoju na nim przez maksymalnie 20 minut, tylko w godzinach porannych. Podobne przepisy dotyczą także ul. 6 Sierpnia i Traugutta.

Mapa 8. Infrastruktura logistyczna w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym



Granice	Sieć komunikacyjna	Główne miejsca nadania i odbioru ładunków
--- gmin	— linie kolejowe	■ terminale intermodalne
--- ŁOM względem gmin	— drogi krajowe	■ Główne parki magazynowe i logistyczne
— ŁOM względem powiatów	— drogi wojewódzkie	■ Obszary koncentracji przemysłu
— powiatów	— drogi powiatowe	

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

Prowadzenie skutecznej polityki zrównoważonej mobilności wymaga działania w sposób skoordynowany. Znaczna część problemów zarówno z organizacją, jak i infrastrukturą systemu transportowego wynika z braku odpowiedniego poziomu współpracy. Celem Planu jest opracowanie rozwiązań organizacyjnych (w tym prawnych i finansowych) mających na celu [pogodzenie różnych interesów poszczególnych grup](#) w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, takich jak organizatorzy transportu publicznego, organy planowania przestrzennego i zarządcy infrastruktury liniowej oraz stworzenie propozycji zasad współpracy.



Współpraca na rzecz wspólnej polityki mobilności ma dziś miejsce poprzez [Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny \(SŁOM\)](#), które jest samorządnym zrzeszeniem 30 miast, gmin i powiatów zamieszkiwanych przez 1,1 mln mieszkańców. Stowarzyszenie realizuje swoje cele m.in. poprzez funkcję tzw. Związku ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) i wykonując zadania określone w porozumieniu pomiędzy Stowarzyszeniem a Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i programem regionalnym Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Łódzki Obszar Metropolitalny charakteryzuje [częściowa integracja taryfowo-biletowa transportu publicznego](#). Jest ona zapewniona przez funkcjonujące umowy i porozumienia pomiędzy organizatorami i operatorami. W wojewódzkich przewozach autobusowych i kolejowych stosowany jest [katalog ulg ustawowych](#) uprawniających do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Warto dodać, że wysokość i zakres ulg stosowanych w transporcie autobusowym i kolejowym jest różna, co utrudnia integrację taryfowo-biletową pomiędzy różnymi środkami transportu.

Nadrzędnym zadaniem transportu jest czynienie połączeń międzyludzkich sprawniejszymi, a lokalizacje będące ważnymi generatorami ruchu, takimi jak: miejsca pracy, budynki użyteczności publicznej, tereny sportu i rekreacji – bardziej dostępnymi. Oprócz działań infrastrukturalnych oraz organizacyjnych o charakterze planistycznym, istotne również [promowanie oraz edukowanie w zakresie zrównoważonej mobilności](#), która łączy zagadnienie dostępności transportowej z przeciwdziałaniem negatywnym zmianom klimatycznym.

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w latach 2018-2023 podejmowany był szereg aktywności służących edukowaniu i promowaniu zrównoważonej mobilności, jak np. akcja Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w Łodzi „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka”, połączone obchody 30-lecia MZK Pabianice i 50-lecia miejskiej komunikacji autobusowej z paradą zabytkowych pojazdów transportu publicznego, liczne rajdy piesze i rowerowe często o tematyce nawiązującej do zdarzeń historycznych czy też różne formy obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz inne wydarzenia, jak np. konferencja – Kongres Nowej Mobilności.

W ŁOM funkcjonuje wiele [organizacji pozarządowych i stowarzyszeń](#), które aktywnie uczestniczą w edukowaniu i promowaniu transportu. Należą do nich m.in. Klub Miłośników Starych Tramwajów, Fundacja Kolei Wąskotorowych obsługująca trasę Rogów – Rawa – Biała. Dzięki ich współpracy z samorządami lokalnymi w Obszarze Metropolitalnym realizowanych jest wiele przedsięwzięć promujących tradycję i potencjał ŁOM w zakresie środków transportu powiązanych ze zrównoważoną mobilnością.

## 4.2 ANALIZA SWOT

Przeprowadzona diagnoza stanu obecnego mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym pozwoliła na dokonanie oceny w formie analizy SWOT. Wykorzystanie tej techniki umożliwia kompleksowe podejście do tematyki mobilności na terenie Obszaru, z uwzględnieniem oddziaływań zewnętrznych i wewnętrznych. Zastosowana analiza SWOT wykorzystuje cztery elementy:

- **mocne strony (Strengths)** – te właściwości, cechy i elementy systemu mobilności, które umożliwiają jego pozytywne postrzeganie przez mieszkańców oraz podjęte działania przyczyniające się do podnoszenia oceny systemu transportowego;
- **słabe strony (Weaknesses)** – negatywne aspekty mobilności w ŁOM, przyczyniające się do ujemnej oceny wystawianej przez mieszkańców oraz zaniechane i niepodjęte działania mające przyczynić się do podnoszenia oceny systemu transportowego;
- **szanse (Opportunities)** – potencjalne działania i aspekty, których realizacja może przyczynić się do wdrożenia idei zrównoważonej mobilności na terenie ŁOM;
- **zagrożenia (Threats)** – potencjalne działania i aspekty, których realizacja może uniemożliwić właściwe wdrożenie idei zrównoważonej mobilności.

Tabela 1. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<p><b>Sytuacja społeczno-ekonomiczna:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• średnia gęstość zaludnienia ŁOM jest wysoka, co ułatwia planowanie i funkcjonowanie transportu publicznego;</li> <li>• stosunkowo niska stopa bezrobocia.</li> </ul> <p><b>Mobilność w planowaniu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mocna pozycja Łodzi jako ośrodka centralnego metropolii oraz silnie rozwinięte jednostki odpowiedzialne za planowanie przestrzenne;</li> <li>• obszar metropolitalny posiada znaczne tereny przemysłowe oraz potencjał do tworzenia nowych.</li> </ul> <p><b>Transport kolejowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• centralna lokalizacja Obszaru na kolejowej mapie Polski;</li> <li>• funkcjonowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i zwiększająca się oferta kolejowych przewozów ŁKA</li> </ul>	<p><b>Sytuacja społeczno-ekonomiczna:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• spadająca liczba mieszkańców Łodzi;</li> <li>• wysoki i ciągle wzrastający odsetek osób w wieku poprodukcyjnym;</li> <li>• ujemny przyrost naturalny, będący konsekwencją zachodzących w społeczeństwie zmian demograficznych.</li> </ul> <p><b>Mobilność w planowaniu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój obszaru metropolitalnego nie jest równomierny, co prowadzi do różnic w poziomie infrastruktury, usług i jakości życia między miastami i gminami;</li> <li>• nierównomierne pokrycie opracowaniami planistycznymi i brak spójnej polityki planistycznej, co może prowadzić do rozbieżności w celach działań planistycznych, utrudniających zrównoważoną mobilność i zagospodarowanie przestrzenne;</li> </ul>

<p>o charakterystyce regionalnej i aglomeracyjnej;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój integracji pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym (węzły przesiadkowe na dworcach kolejowych, integracja taryfowa, linie dowozowe);</li> <li>• dobry stan infrastruktury peronowej na większości stacji i przystanków kolejowych w Obszarze.</li> </ul> <p><b>Transport tramwajowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozległa sieć tramwajowa, łącząca Łódź z częścią sąsiednich miejscowości – unikalne połączenie tramwaju miejskiego i regionalnego;</li> <li>• doświadczenie MPK-Łódź w realizacji własnymi siłami projektów modernizacji taboru tramwajowego (również w zakresie taboru specjalistycznego – utrzymaniowego).</li> </ul> <p><b>Transport autobusowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoka jakość taboru autobusowego MPK-Łódź;</li> <li>• duża liczba linii komunikacyjnych, zapewniających połączenia między Łodzią a pozostałymi gminami i miastami ŁOM, a także wzajemne połączenia między rejonami podmiejskimi;</li> <li>• możliwość zapisania biletów w innych organizatorach na nośniku wydawanym przez MPK-Łódź, któremu powierzono dystrybucję biletów.</li> </ul> <p><b>Ruch pieszy i rowerowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• duży udział ruchu pieszego według wyników przeprowadzonych ankiet;</li> <li>• dość gęsta sieć rowerowa i istniejące plany dalszego rozwoju;</li> <li>• stosowanie nowatorskich rozwiązań pomagających uzyskać spójną sieć rowerową pomimo różnego rodzaju przeszkód czy trudności;</li> <li>• częste stosowanie pasów rowerowych – udostępnianie przestrzeni rowerzystom bez łączenia tego ruchu z pieszymi;</li> <li>• duża liczba odcinków tras rowerowych bardzo dobrej jakości;</li> <li>• stosowanie „liczydeł” rowerzystów.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• duża suburbanizacja strefy okołordzeniowej.</li> </ul> <p><b>Transport kolejowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stosunkowo niska gęstość sieci kolejowej na terenie Obszaru;</li> <li>• mało efektywny układ sieci kolejowej – połączenie systemu kolei obwodowej i systemu dworców czołowych;</li> <li>• brak dostępu do infrastruktury kolejowej dla wszystkich gmin ŁOM;</li> <li>• częste niedostosowanie przebiegu linii kolejowych do kształtu sieci osadniczej;</li> <li>• brak oddzielenia torów dalekobieżnych od podmiejskich;</li> <li>• tzw. wąskie gardła na sieci (linie jednotorowe – nr 15 i nr 16).</li> </ul> <p><b>Transport tramwajowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zły stan techniczny znacznej części infrastruktury tramwajowej;</li> <li>• brak priorytetu dla tramwaju na części skrzyżowań (zmniejszenie prędkości poruszania się pojazdów po mieście);</li> <li>• brak odpowiedniej liczby km wydzielonych torowisk (problemy z blokowaniem ruchu tramwajowego przez zaparkowane samochody);</li> <li>• zbyt niska częstotliwość kursowania tramwajów;</li> <li>• zakłócenia w kursowaniu tramwajów i zmienność ich tras ze względu na realizowane inwestycje infrastrukturalne;</li> <li>• duży udział pojazdów starszych w tramwajowym ilostanie taborowym MPK-Łódź.</li> </ul> <p><b>Transport autobusowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak jednolitych standardów taboru czy informacji pasażerskiej;</li> <li>• duża liczba niezintegrowanych wzajemnie systemów transportu autobusowego.</li> </ul> <p><b>Ruch pieszy i rowerowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niska spójność sieci pieszej i rowerowej;</li> <li>• w dużej mierze niska jakość infrastruktury liniowej i punktowej;</li> <li>• zbyt częste łączenie ruchu pieszego z rowerowym, szczególnie na obszarach zabudowanych;</li> </ul>
---	--

**Mobilność współdzielona:**

- funkcjonowanie systemu wojewódzkiego roweru miejskiego – „Rowerowe Łódzkie”;
- współpraca samorządów z dostawcami usług e-hulajnog na minuty.

**Bezpieczeństwo ruchu drogowego:**

- regularny i ciągły spadek liczby wypadków i kolizji zarejestrowanych na obszarze ŁOM;
- postępująca budowa dróg ekspresowych i obwodnic miejscowości wyposażonych w bezkolizyjne, bardziej bezpieczne skrzyżowania.

**Transport drogowy:**

- położenie Łodzi wewnątrz „ringu autostradowo-ekspresowego”;
- sieć autostrad i dróg ekspresowych umożliwia szybkie dotarcie do każdego regionu Polski;
- funkcjonowanie SPP w Łodzi i Pabianicach.

**Logistyka miejska i transport intermodalny:**

- ukończony układ obwodnicowy Łodzi, wysoka gęstość autostrad i dróg ekspresowych;
- funkcjonowanie kilku terminali intermodalnych;
- umiejscowienie części centrów przemysłowych i logistycznych (m.in. w Strykowie i Łodzi Olechowie) umożliwiająca dowóz i odwóz ładunków w sposób mało uciążliwy.

**Zarządzanie, cyfryzacja i finansowanie zrównoważonej mobilności:**

- współpraca w ramach Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny;
- ograniczenie dezintegracji organizacyjnej poprzez funkcjonowanie licznych porozumień międzygminnych;
- wykorzystywanie przez część gmin środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- częściowa integracja taryfowo-biletowa zapewniona przez zawarte pomiędzy samorządami umowy i porozumienia;
- funkcjonowanie integracji taryfowo-biletowej z transportem kolejowym;

- pozostawianie/ustawianie obiektów w skrajni tras pieszych i rowerowych;
- zbyt niska gęstość sieci pieszej i rowerowej, co wpływa na niższą jej dostępność;
- w części lokalizacji brak liniowej infrastruktury pieszej pomimo istnienia ciągów rowerowych;
- zbyt mało elementów punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz zbyt niski ich standard w wielu przypadkach;
- niewłaściwa integracja lub jej brak z transportem zbiorowym;
- występowanie wielu luk w sieci rowerowej i pieszej, szczególnie w postaci braku przejść/przejazdów (również przez linie kolejowe) czy przecinania tras pieszych/rowerowych przez duże inwestycje liniowe oraz ciekii wodne itp.;
- niedobór międzygminnych i ponadobszarowych połączeń pieszych i rowerowych;
- niedobór tras rowerowych w centrach miast;
- brak regularnego prowadzenia szczegółowych badań ruchu pieszego i rowerowego;
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego.

**Mobilność współdzielona:**

- chaos przestrzenny w części lokalizacji, powodowany porzuconymi pojazdami współdzielonymi (głównie e-hulajnog);
- brak powiązania funkcjonujących systemów roweru publicznego (miejskiego i wojewódzkiego).

**Bezpieczeństwo ruchu drogowego:**

- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w ŁOM przejawiający się wysokimi wartościami wskaźników wypadkowości;
- duży udział wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu;
- niska kultura jazdy kierowców i nagminne łamanie przepisów ruchu drogowego.

**Transport drogowy:**

<ul style="list-style-type: none"><li>• zapewnienie integracji taryfowo-biletowej na podstawie jednego nośnika biletu;</li><li>• funkcjonowanie w ŁOM dwóch Inteligentnych Systemów Transportowych;</li><li>• funkcjonowanie u organizatorów rozbudowanych stron internetowych z pełną informacją pasażerską.</li></ul> <p>Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• działalność organizacji pozarządowych i stowarzyszeń, które aktywnie uczestniczą w edukowaniu i promowaniu transportu;</li><li>• doświadczenia miast Łódź, Zgierz i Pabianice w organizowaniu wydarzeń związanych z obchodami Europejskiego Tygodnia Mobilności.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• stawki w SPP na poziomie nie pozwalającym na właściwą rotację miejsc parkingowych.</li></ul> <p>Logistyka miejska i transport intermodalny:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• niskie wykorzystanie transportu kolejowego w przewozie ładunków;</li><li>• umiejscowienie części centrów przemysłowych i logistycznych powodujące uciążliwość przy dostawie towarów;</li><li>• niedobór rozwiązań regulujących dostawę towarów w strefach miejskich i śródmiejskich.</li></ul> <p>Zarządzanie, cyfryzacja i finansowanie zrównoważonej mobilności:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• jedynie pośredni wpływ samorządów lokalnych na sytuację w zakresie transportu kolejowego;</li><li>• rozproszenie kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą drogową (w tym drogami dla rowerów);</li><li>• brak spójnych zasad i standardów projektowania oraz utrzymania przystanków;</li><li>• zatrzymany proces legislacyjny dot. ustawy o łódzkim związku metropolitalnym;</li><li>• rozproszenie organizacji transportu publicznego na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego;</li><li>• funkcjonowanie w ŁOM zamkniętych przewozów szkolnych;</li><li>• nie wszystkie jednostki samorządu terytorialnego ponoszą wydatki na publiczny transport zbiorowy;</li><li>• funkcjonowanie różnych katalogów ulg;</li><li>• brak funkcjonowania integracji taryfowo-biletowej na części połączeń;</li><li>• brak informacji taryfowo-biletowych dla niektórych połączeń o charakterze lokalnym;</li><li>• brak integracji Inteligentnych Systemów Transportowych;</li><li>• brak spójnego systemu identyfikującego linie komunikacyjne;</li><li>• słaba informacja pasażerska u mniejszych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.</li></ul>
---	---

	<p><b>Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w latach 2018-2023 na terenie ŁOM odnotowano niewielką liczbę akcji, które wykorzystują pojazdy komunikacji publicznej jako nośniki informacji promujących lub edukujących w zakresie zrównoważonego transportu;</li> <li>• część ze stron internetowych dedykowanych publicznemu transportowi zbiorowemu nie zawiera pełnego zakresu informacji przydatnych dla pasażerów.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Szanse</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Zagrożenia</b></p>
<p><b>Sytuacja społeczno-ekonomiczna:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niskie średnie ceny za m<sup>2</sup> mieszkania w porównaniu do największych miast Polski, co może zachęcać do zamieszkania w Łodzi.</li> </ul> <p><b>Mobilność w planowaniu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• możliwość wykorzystania terenów przemysłowych na rzecz reurbanizacji, co może przyczynić się do zrównoważonego zagospodarowania przestrzeni, przyciągnąć mieszkańców i zredukować potrzebę przemieszczania się na duże odległości;</li> <li>• polityka proinwestycyjna prowadzona przez miasto Łódź może przyciągnąć inwestycje w dziedzinie zrównoważonej mobilności, takie jak infrastruktura rowerowa czy komunikacja miejska;</li> <li>• tworzenie centrów lokalnych zwiększających dostęp do usług, podnoszących potencjał transportu zbiorowego oraz wspierających koncepcję miasta 15-minutowego.</li> </ul> <p><b>Transport kolejowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizowane i planowane inwestycje PKP PLK i CPK (zarówno modernizacje, jak i budowa nowej infrastruktury liniowej) – tunel średnicowy, linia i tunel Kolei Dużych Prędkości, modernizacja i budowa nowych przystanków kolejowych;</li> </ul>	<p><b>Sytuacja społeczno-ekonomiczna:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prognoza demograficzna zakładająca spadek liczby mieszkańców Łodzi – w 2050 r. ma ona wynieść zaledwie 484 845 osób;</li> <li>• marginalizacja obszarów wiejskich spowodować może zmniejszenie atrakcyjności tych obszarów, co wiązać się będzie z pogłębieniem różnic pomiędzy obszarami miejskimi a wiejskimi.</li> </ul> <p><b>Mobilność w planowaniu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• intensywna suburbanizacja mogąca prowadzić do nadmiernego rozwoju zabudowy jednorodzinnej na terenach podmiejskich, co spowoduje problemy z infrastrukturą i transportem;</li> <li>• brak opracowań planistycznych dla terenów podmiejskich i traktowanie ich jako miejsc do lokalizacji nowej zabudowy jednorodzinnej może prowadzić do niekontrolowanego rozwoju i zaburzenia równowagi przestrzennej;</li> <li>• rozwój stref przemysłowych może wiązać się z negatywnymi skutkami dla środowiska, takimi jak emisja hałasu i zanieczyszczeń, co może powodować konflikty z mieszkańcami i ograniczyć potencjał rozwoju tych obszarów;</li> <li>• brak odpowiedniej infrastruktury drogowej i komunikacyjnej na terenach wiejskich włączonych w granice Łodzi po 1988 r. może ograniczać możliwości</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• realizowane i planowane inwestycje PKP SA – modernizacja dworców kolejowych;</li><li>• plany przewoźników kolejowych dotyczące zakupu nowoczesnego taboru do przewozów o charakterystyce regionalnej i aglomeracyjnej.</li></ul> <p><b>Transport tramwajowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• realizowane i planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe (modernizacja i budowa linii tramwajowych, modernizacja zajezdni Chocianowice, zakup niskopodłogowych tramwajów).</li></ul> <p><b>Transport autobusowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• realizowane i planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe z wykorzystaniem dofinansowań zewnętrznych (szczególnie jeśli chodzi o tabor zeroemisyjny)</li></ul> <p><b>Ruch pieszy i rowerowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• możliwość sprawnego uzyskania spójnej i funkcjonalnej sieci pieszej i rowerowej przy właściwym nakierowaniu działań inwestycyjnych;</li><li>• duży potencjał zmiany zachowań transportowych wśród uczestników ruchu w przypadku rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej;</li><li>• prosty układ transportowy i logiczne natężenia ruchu na nim pozwalające łatwo dokonać hierarchizacji tras rowerowych;</li><li>• istniejąca sieć rowerowa będąca dobrą bazą do dalszej rozbudowy, a otwartość na różnorodne rozwiązania powinna ułatwić uzyskanie spójnej funkcjonalnej sieci.</li></ul> <p><b>Mobilność współdzielona:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• współpraca samorządów z dostawcami usług e-hulajnóg i innych systemów mobilności współdzielonej;</li><li>• rozwój infrastruktury postojowej dla pojazdów współdzielonych – huby mobilności;</li></ul>	<p>zrównoważonego zagospodarowania przestrzeni.</p> <p><b>Transport kolejowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• duża kosztochłonność realizacji inwestycji kolejowych na terenie ŁOM przy jednoczesnej niepewności co do dostępności środków finansowych – zagrożenia natury ekonomicznej i politycznej dla realizacji kolejowych projektów infrastrukturalnych (m.in. wysoki poziom inflacji, wzrost kosztów materiałów budowlanych i energii, zmniejszenie dostępności środków unijnych);</li><li>• zagrożenie wyczerpania przepustowości stacji Łódź Widzew oraz linii kolejowej nr 17 łączącej stację Łódź Fabryczna z Koruszkami.</li></ul> <p><b>Transport tramwajowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• problemy, utrudnienia, opóźnienia i zakłócenia w realizacji programu inwestycji tramwajowych;</li><li>• duża kosztochłonność realizacji inwestycji tramwajowych przy jednoczesnej niepewności co do dostępności zewnętrznych środków finansowych – zagrożenia natury ekonomicznej i politycznej dla realizacji kolejowych projektów infrastrukturalnych (m.in. wysoki poziom inflacji, wzrost kosztów materiałów budowlanych i energii, zmniejszenie dostępności środków unijnych);</li><li>• brak funduszy w gminach sąsiadujących z Łodzią na odbudowę/remont linii tramwajów podmiejskich oraz brak woli politycznej dotyczącej przywracania zawieszonych połączeń.</li></ul> <p><b>Transport autobusowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• krótkie terminy umów na przewozy autobusowe z operatorami, które zniechęcają do inwestycji w tabor dobrej jakości.</li></ul> <p><b>Ruch pieszy i rowerowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• pogarszanie się poziomu bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego;</li></ul>
--	--

<ul style="list-style-type: none"><li>wsparcie na rzecz rozwoju mobilności współdzielonej jako transportu „last mile”.</li></ul> <p><b>Bezpieczeństwo ruchu drogowego:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>znaczne możliwości pozyskania finansowania w zakresie inwestycji przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li><li>zmniejszenie natężenia ruchu (a co za tym idzie, liczby zdarzeń drogowych) na drogach ŁOM wynikające z inwestycji w system transportu zbiorowego.</li></ul> <p><b>Transport drogowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>rozwój parkingów typu P&amp;R i B&amp;R;</li><li>rozszerzenie SPP wraz z waloryzacją stawek uwzględniającą ceny biletów komunikacyjnych.</li></ul> <p><b>Logistyka miejska i transport intermodalny:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>duży program inwestycyjny realizowany na sieci kolejowej (w tym CPK), który umożliwi przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na kolejowy;</li><li>budowa kolejnych obwodnic odciążających miejscowości ŁOM z uciążliwego ruchu tranzytowego;</li><li>uporządkowanie logistyki dostaw do punktów handlowych i usługowych w centrach miast ŁOM.</li></ul> <p><b>Zarządzanie, cyfryzacja i finansowanie zrównoważonej mobilności:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>utworzenie zespołu ds. wdrażania SUMP;</li><li>podjęcie współpracy w zakresie transportu kolejowego;</li><li>utworzenie związku metropolitalnego;</li><li>stworzenie spójnych zasad i standardów projektowania oraz utrzymania infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych;</li><li>ujednoczenie wzorów rozkładów jazdy oraz zasad ich wywieszania;</li><li>utworzenie jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>zwiększanie się ruchu drogowego powodujące odchodzenie od podróżowania pieszo lub rowerem, UTO itp. Ze względu na dalsze obniżanie poczucia bezpieczeństwa;</li><li>degradacja istniejącej liniowej i punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej skutkujące zmniejszaniem udziału tego ruchu w <i>modal split</i>;</li><li>niedostateczny rozwój transportu zbiorowego ze względu na brak integrowania go z transportem pieszym i rowerowym.</li></ul> <p><b>Mobilność współdzielona:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>brak współpracy z przedsiębiorstwami oferującymi systemy mobilności współdzielonej;</li><li>degradacja przestrzeni miast przez niewłaściwie pozostawione pojazdy.</li></ul> <p><b>Bezpieczeństwo ruchu drogowego:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>zwiększenie natężenia ruchu drogowego (a co za tym idzie, liczby zdarzeń drogowych) wynikające ze wzrostu wskaźnika motoryzacji;</li><li>niedostateczny poziom finansowania, utrzymania i inwestycji w drogi gminne oraz powiatowe skutkujący dalszym spadkiem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li></ul> <p><b>Transport drogowy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>wzrastająca liczba aut, co wiązać się będzie z powstawaniem coraz większych korków;</li><li>przeskalowane inwestycje parkingowe przewyższające potrzeby;</li><li>brak waloryzacji wysokości opłat za postój pojazdów w SPP.</li></ul> <p><b>Logistyka miejska i transport intermodalny:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>zwiększenie ruchu samochodów ciężarowych ze względu na niską konkurencyjność (cenową i jakościową) transportu kolejowego;</li></ul>
---	---



<ul style="list-style-type: none"><li>• powstanie możliwości prawnej powołania związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego;</li><li>• otwarcie przewozów szkolnych;</li><li>• zwiększenie nakładów finansowych przez jednostki samorządu terytorialnego, które nie ponoszą obecnie wydatków na publiczny transport zbiorowy;</li><li>• ujednoczenie katalogów ulg na szczeblu ustawowym i lokalnym;</li><li>• rozszerzenie funkcjonowania integracji taryfowo-biletowej;</li><li>• zwiększenie dostępu do informacji taryfowo-biletowych;</li><li>• utworzenie jednej taryfy biletowej przez jednego organizatora przewozów;</li><li>• ujednoczenie i rozbudowa systemu ITS;</li><li>• wypracowanie spójnego systemu identyfikującego linie komunikacyjne;</li><li>• stworzenie wspólnego portalu pasażera;</li><li>• przeprowadzenie Kompleksowych Badań Ruchu.</li></ul> <p><b>Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• stworzenie podzespołu ds. promocji i edukacji, który integrowałby dane na temat aktywności związanych ze zrównoważoną mobilnością i zajmował się wydarzeń z nią związanych;</li><li>• rozwój partycypacji społecznej poprzez zwiększenie przepływu informacji na temat bieżących problemów transportowych oraz organizowaniu spotkań włączających mieszkańców w proces planowania systemu transportowego.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• rozwój działalności centrów przemysłowych i logistycznych w oddaleniu od sieci autostrad i dróg ekspresowych;</li><li>• dalszy wzrost ruchu samochodów dostawczych w centrach miast ze względu na rozwój branży e-commerce.</li></ul> <p><b>Zarządzanie, cyfryzacja i finansowanie zrównoważonej mobilności:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• brak funkcjonowania zespołu ds. wdrażania SUMP;</li><li>• brak współpracy w ramach Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny;</li><li>• brak podjęcia współpracy w zakresie transportu kolejowego;</li><li>• dalsza postępująca dezintegracja transportu;</li><li>• spadające wpływy jednostek samorządu terytorialnego z podatków;</li><li>• postępująca dezintegracja taryfowo-biletowa.</li></ul> <p><b>Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• lobbing ze strony organizacji promujących transport samochodowy;</li><li>• brak działań włączających mieszkańców w procesy partycypacyjne;</li><li>• osłabienie relacji partnerskich pomiędzy jednostkami samorządów lokalnych w ŁOM oraz organizacjami pozarządowymi aktywnie promującymi i edukującymi na rzecz zrównoważonego transportu.</li></ul>
---	--

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

## 5 PODSUMOWANIE BADAŃ SPOŁECZNYCH

Szczegółowe podsumowanie badań społecznych znajduje się w pliku:

[Załącznik 2 – raport z badań.](#)

Na potrzeby opracowania Diagnozy stanu obecnej mobilności oraz samego dokumentu SUMP przeprowadzono w ŁOM szereg badań społecznych skierowanych do mieszkańców Obszaru. Poniżej została przedstawiona synteza i kluczowe wnioski z nich wynikające.

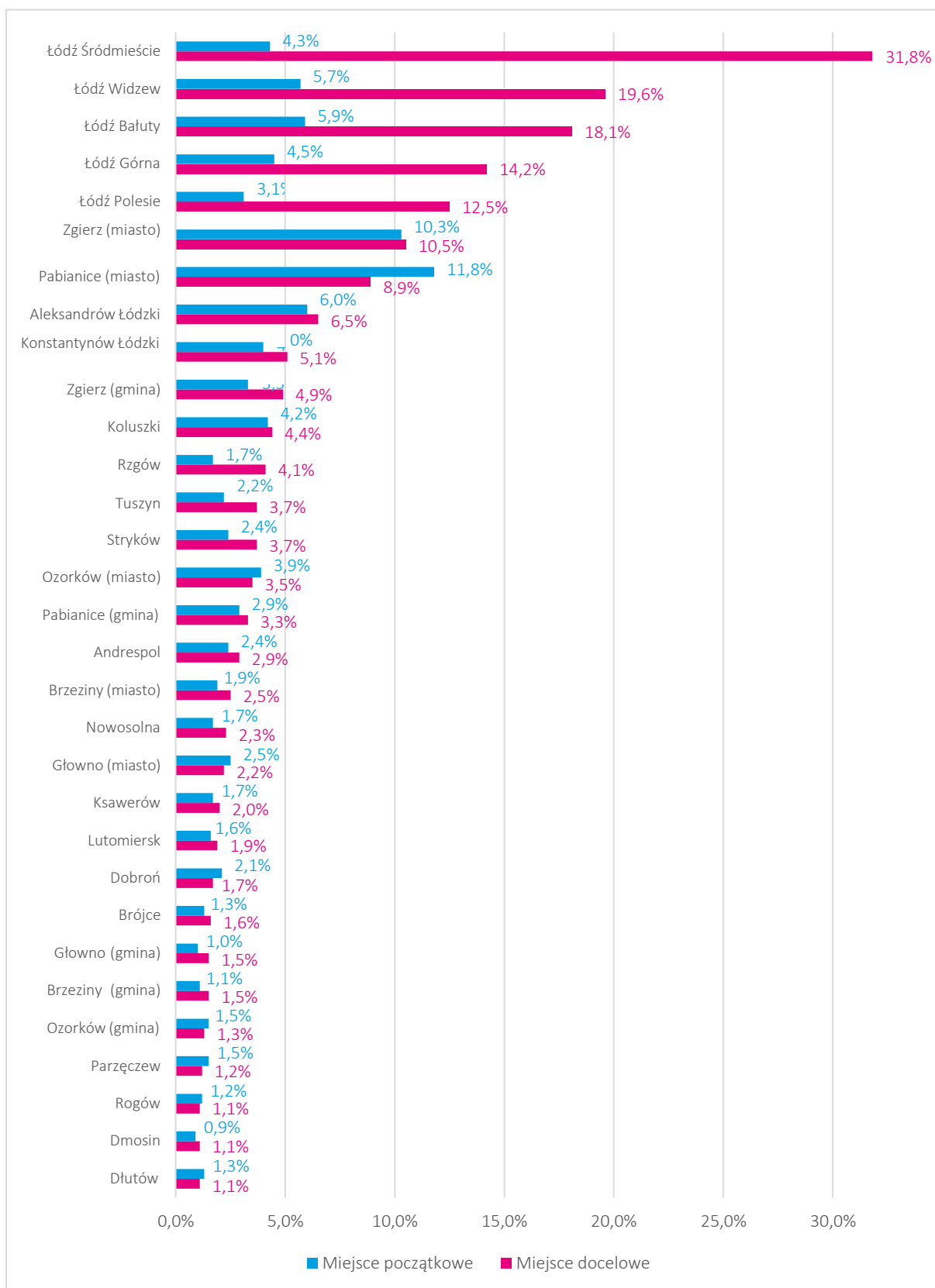
### 5.1 ANKIETA OGÓLNA

W dniach 7-30 czerwca 2023 r. przeprowadzono metodą CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*) i CATI (z ang. *Computer-Assisted Telephone Interview*) ankietę dotyczącą zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców ŁOM. Respondentów pytano między innymi o cele podróży, czas ich trwania czy też czynniki wpływające na wybór preferowanego środka transportu. Pozyskane dane zostały zważone z uwzględnieniem udziału osób różnej płci i wieku mieszkańców w taki sposób, aby ostateczne wyniki były reprezentatywne dla struktury populacji Obszaru oraz udziału liczby mieszkańców poszczególnych gmin w ogólnej populacji ŁOM. W sumie w przedmiotowym badaniu udział wzięło 2327 respondentów w wieku powyżej 15 lat.

Najczęściej wskazywane lokalizacje, w których badani zazwyczaj rozpoczynają podróż to miasta: Łódź (23,5% wskazań), Pabianice (11,8%) oraz Zgierz (10,3%). Spośród poszczególnych dzielnic miasta-rdzienia, badani najczęściej wyruszają z Bałut (5,9% respondentów) lub Widzewa (5,7%), najrzadziej zaś – z Polesia (3,1%).

Niemal wszyscy badani (łącznie 96,2%) deklarują, że najczęściej podróżują do Łodzi; w drugiej kolejności relatywnie często wskazywane kierunki to miasta Zgierz (10,5% ankietowanych) oraz Pabianice (8,9%). Na terenie miasta-rdzienia badani najczęściej podróżują do Śródmieścia (31,8% osób wskazało ten kierunek jako docelowy); co piąty uczestnik badania najczęściej jako miejsce końcowe podróży wymienia Widzew (19,6%) lub Bałuty (18,1%).

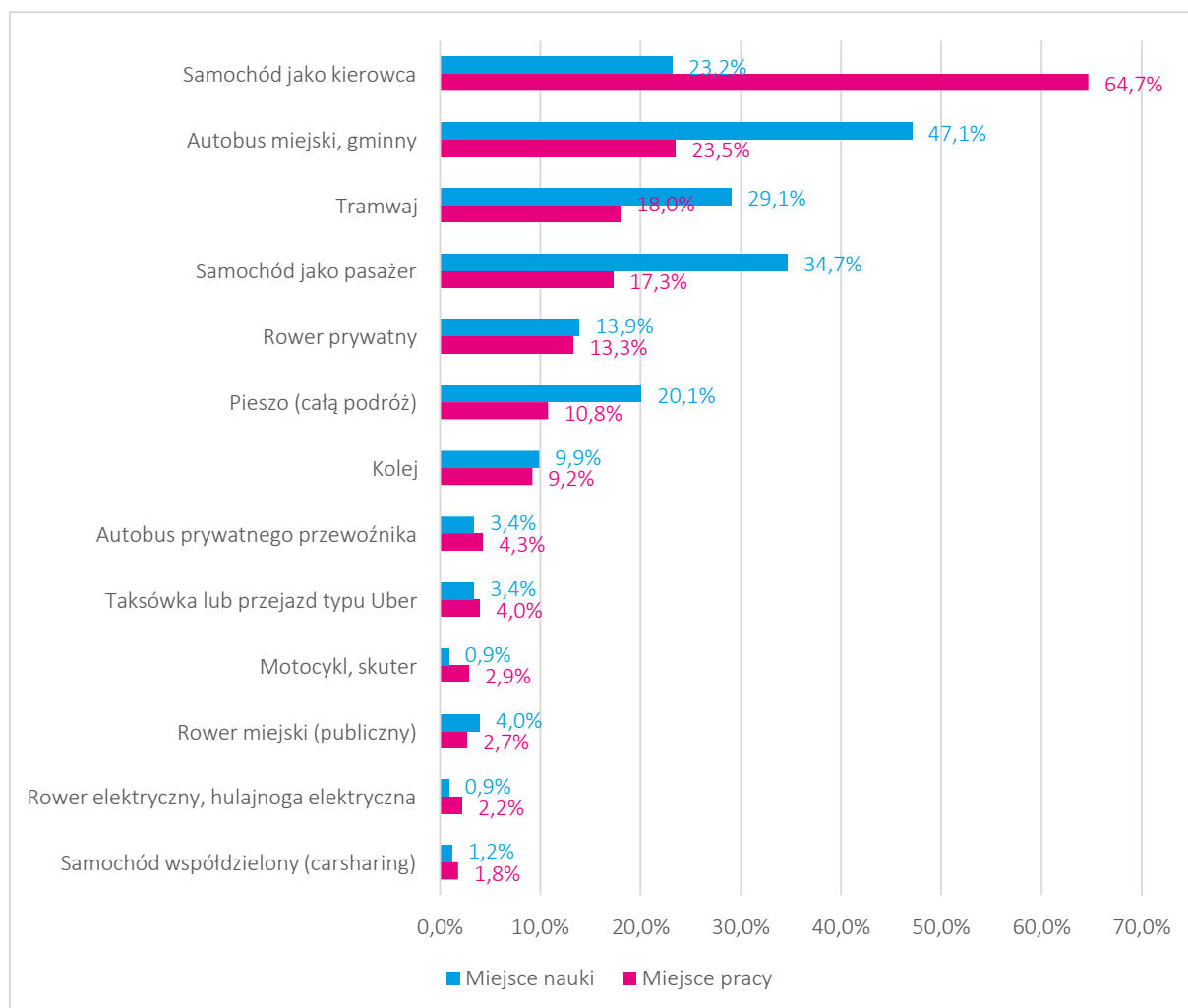
Wykres 1. Najczęściej wskazywane miejsca początkowe i docelowe podróży w ŁOM



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Szeroka dostępność samochodów osobowych przekłada się na duży odsetek ich użytkowników. W niemal wszystkich analizowanych celach podróży – jak np. codzienne dojazdy do pracy, na zakupy czy spotkania towarzyskie – mieszkańcy deklarują, że najczęściej poruszają się jako kierowcy, a w drugiej kolejności – pasażerowie samochodów. Wyjątek stanowią tu dojazdy do miejsc nauki; uczniowie w większości przemieszczają się do nich autobusami miejskimi oraz gminnymi. Codzienne dojazdy do miejsca pracy realizuje około połowa aktywnych zawodowo mieszkańców ŁOM.

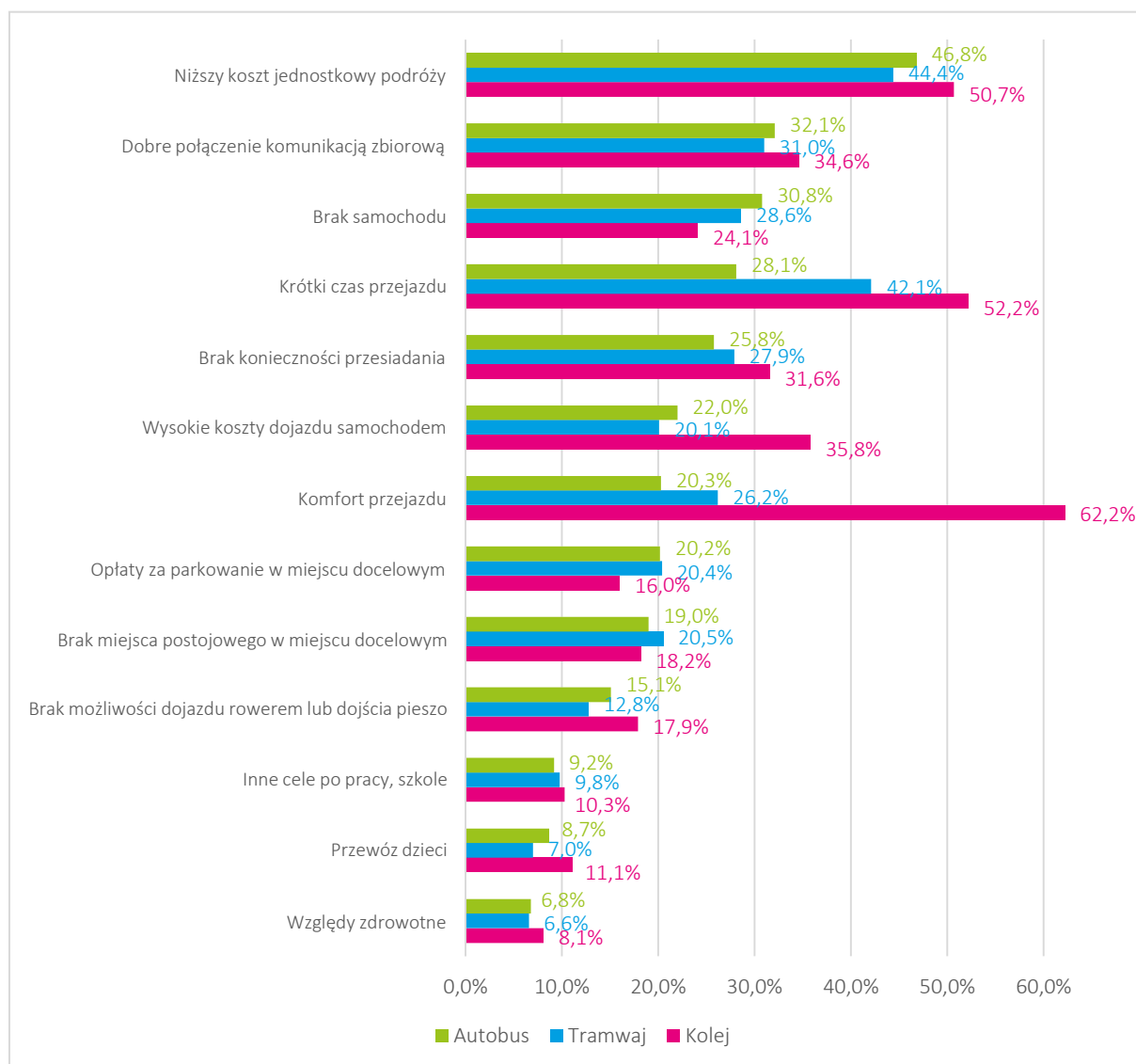
Wykres 2. Popularność środków transportu w podróżach do pracy i szkoły



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Determinanty wyboru poszczególnych środków transportu są odmienne. Wybór autobusu dyktowany jest zwykle niskim kosztem podróży; istotne znaczenie ma tutaj także jakość połączenia – a zatem możliwie szybkie, niezawodne i dostępne w odpowiednich porach dnia. Również tramwaje wybierane są często ze względu na niski jednostkowy koszt podróży. Niemal identyczne znaczenie ma dla osób podróżujących tym środkiem transportu szybkość przejazdu. Podróże koleją wybierane są przez respondentów głównie ze względu na komfort; istotne znaczenie ma także krótki czas przejazdu i jego niski koszt – to te same powody co w przypadku podróży realizowanych prywatnymi samochodami. Oznacza to, że **wdrażanie priorytetów na trasach linii komunikacji zbiorowej i skracanie czasu przejazdu przełoży się na zwiększenie popularności transportu publicznego**. Decyzja o wyborze określonego środka transportu w codziennych dojazdach jest zawsze wypadkową analizy kilku głównych czynników: przede wszystkim szybkości przejazdu, jego wygody oraz ceny.

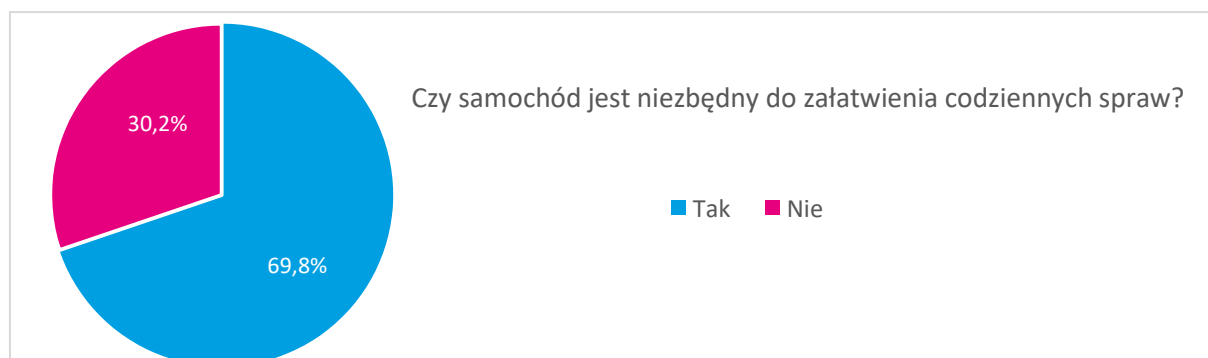
Wykres 3. Czynniki wyboru wybranych środków transportu zbiorowego w ŁOM w podróżach ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W tym miejscu warto zauważyć, że ponad dwie trzecie ankietowanych jest zdania, że **samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw**. Zwiększenie liczby użytkowników transportu publicznego musi zatem bazować również na zmianie przekonań w tym zakresie. Innymi słowy, tak długo jak komunikacja zbiorowa nie będzie dla mieszkańców możliwie „bezproblemowa”, większość z nich będzie wybierać przejazdy prywatnym autem.

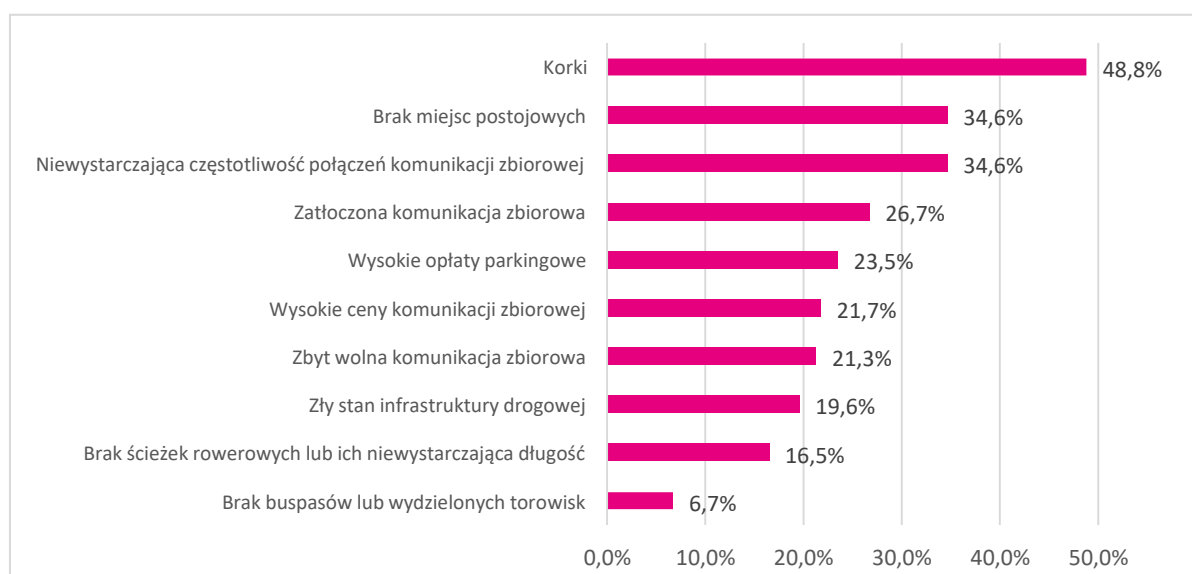
Wykres 4. Postrzeganie samochodu osobowego jako środka transportu najwygodniejszego w codziennych podróżach



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

**Głównym problemem Obszaru są niewątpliwie zatory drogowe (określane potocznie jako korki)** – to one są najczęściej wskazywane zarówno przez mieszkańców tak Łodzi, jak i większości sąsiadujących z nią gmin. Istotne dla badanych są także problemy z parkowaniem, związane z dużym natężeniem ruchu samochodowego – brak miejsc postojowych oraz wysokie opłaty parkingowe. Ankietowani jako jednym z głównych problemów w obszarze transportu określają także **niewystarczającą częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej**.

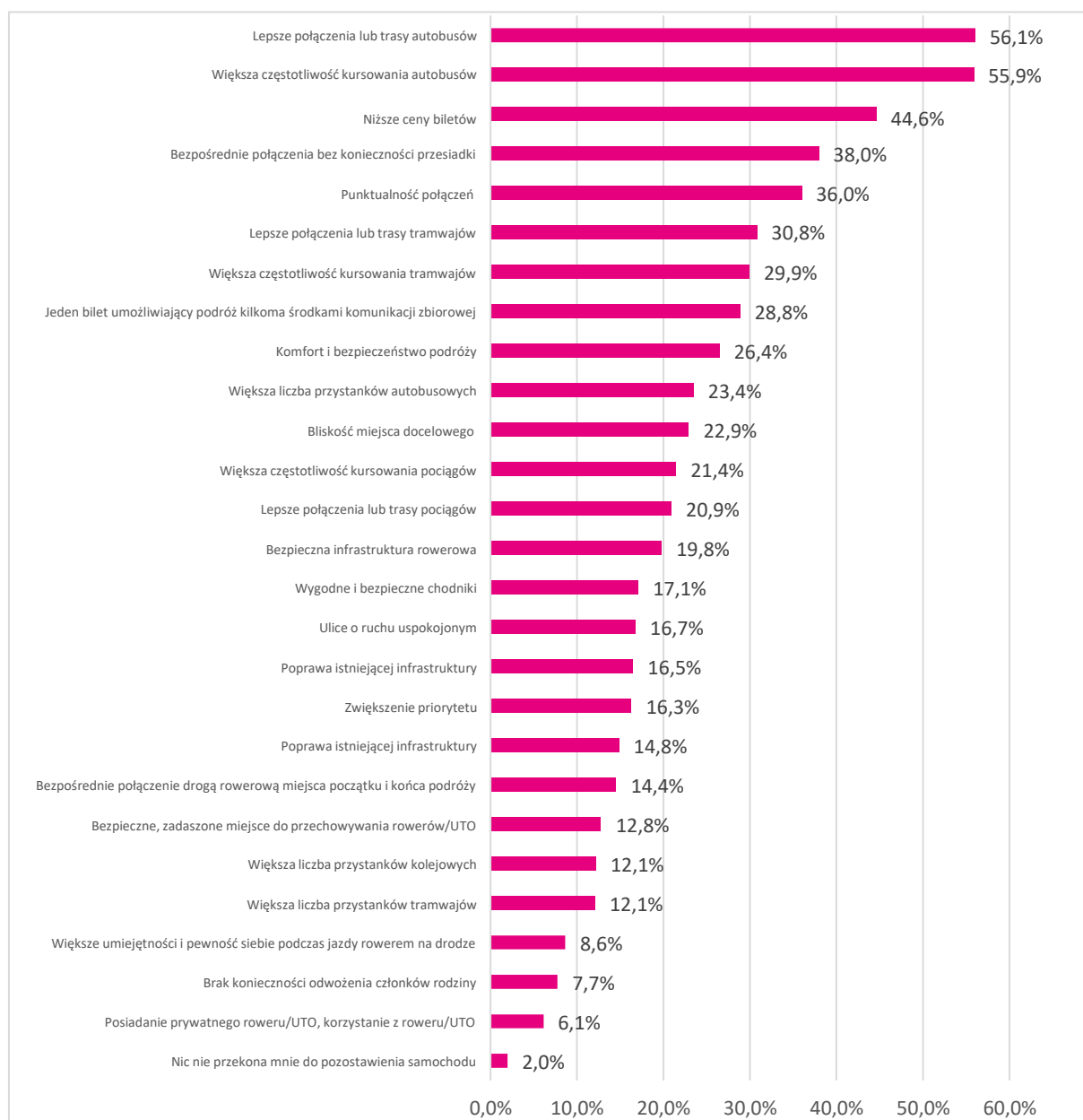
Wykres 5. Największe problemy komunikacyjne



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Kluczowe argumenty mogące pomóc mieszkańcom ŁOM podjąć decyzję o wyborze transportu zbiorowego jako preferowanej formy podróży przy jednoczesnej rezygnacji z samochodu to lepsze połączenia lub trasy komunikacji autobusowej (56,1% wskazań) oraz większa częstotliwość kursowania jej pojazdów (55,9%). Ponad dwie piąte badanych (44,6%) do rezygnacji z samochodu mogłyby skłonić niższe ceny biletów komunikacji zbiorowej. Istotne czynniki przy podejmowaniu tej decyzji to także dostępność połączeń bezpośrednich (38%) oraz punktualność komunikacji zbiorowej (36%). Co ważne, tylko jeden na pięćdziesięciu ankietowanych w tej grupie (2%) wskazał, że nic nie jest w stanie skłonić go do rezygnacji z używania samochodu.

Wykres 6. Czynniki mogące zachęcić do rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Na wszystkich badanych obszarach **konieczność remontu nawierzchni dróg i chodników** została wskazana jako kluczowe działanie, mogące poprawić funkcjonowanie transportu. Na terenie Łodzi, ale też innych miast (jak np. Głowno, Pabianice czy Zgierz) oczekiwana jest poprawa funkcjonowania oraz zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. W mniejszych miejscowościach badani wagę przywiązują przede wszystkim do budowy ścieżek rowerowych; szczególnie często potrzeba ta wskazywana jest przez mieszkańców gminy Pabianice.

Tabela 2. Najwyżej ocenione działania, których realizacja jest niezbędna w celu poprawy funkcjonowania transportu w miejscu zamieszkania respondenta

Jednostka samorządu terytorialnego	Dwa najwyżej oceniane działania
Łódź Bałuty	Remonty nawierzchni dróg i chodników (76,5%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (45,7%)
Łódź Śródmieście	Remonty nawierzchni dróg i chodników (70,9%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (42,2%)
Łódź Polesie	Remonty nawierzchni dróg i chodników (57,4%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (53,8%)
Łódź Widzew	Remonty nawierzchni dróg i chodników (62,3%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (45,4%)
Łódź Górna	Remonty nawierzchni dróg i chodników (62,4%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (44,1%)
Aleksandrów Łódzki	Remonty nawierzchni dróg i chodników (53,2%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (48,6%)
Andrespol	Remonty nawierzchni dróg i chodników (42,9%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (41,1%)
Brójce	Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (51,8%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (43,8%)
Brzeziny (miasto)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (58,3%); Budowa ścieżek rowerowych (43,8%)
Brzeziny (gmina)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (53,5%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (45,7%)
Dłutów	Remonty nawierzchni dróg i chodników (70,9%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (50,1%)
Dmosin	Remonty nawierzchni dróg i chodników (66,7%); Budowa ścieżek rowerowych (44,9%)
Dobroń	Remonty nawierzchni dróg i chodników (65,3%); Budowa ścieżek rowerowych (48,2%)
Głowno (miasto)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (63,8%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (38,8%)
Koluszki	Remonty nawierzchni dróg i chodników (59,9%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (39,4%)
Konstantynów Łódzki	Remonty nawierzchni dróg i chodników (61,8%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (39,3%)
Ksawerów	Remonty nawierzchni dróg i chodników (64,2%); Budowa ścieżek rowerowych (55,5%)
Lutomiersk	Remonty nawierzchni dróg i chodników (42,8%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (39,5%)
Nowosolna	Remonty nawierzchni dróg i chodników (73,5%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (69,8%)



Jednostka samorządu terytorialnego	Dwa najwyżej oceniane działania
Ozorków (miasto)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (58,2%); Budowa ścieżek rowerowych (45,8%)
Ozorków (gmina)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (51,5%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (42,7%)
Pabianice (miasto)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (53,1%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (38,3%)
Pabianice (gmina)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (63,9%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (62,0%)
Parzęczew	Remonty nawierzchni dróg i chodników (59,9%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (52,2%)
Rogów	Remonty nawierzchni dróg i chodników (64,5%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (51,3%)
Rzgów	Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (46,6%); Remonty nawierzchni dróg i chodników (45,6%)
Stryków	Remonty nawierzchni dróg i chodników (47,6%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (38,1%)
Tuszyn	Remonty nawierzchni dróg i chodników (51,6%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (39,4%)
Zgierz (miasto)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (58,4%); Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej (43,3%)
Zgierz (gmina)	Remonty nawierzchni dróg i chodników (52,5%); Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej (44,1%)

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

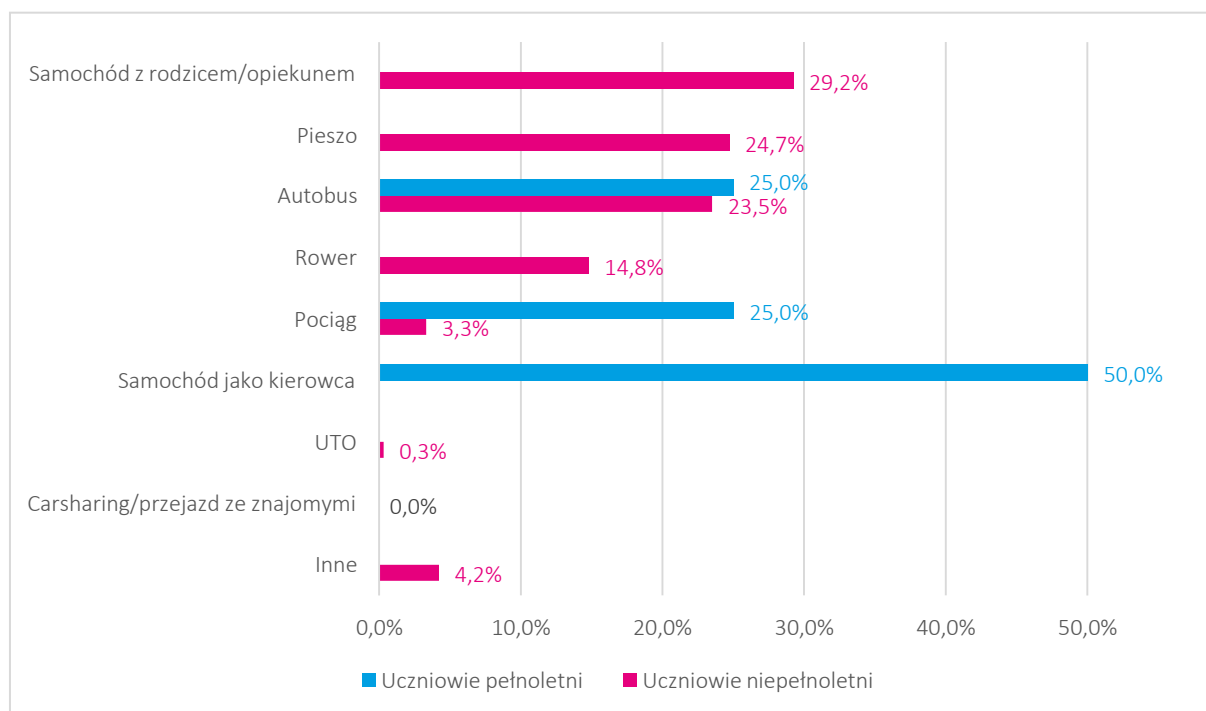
## 5.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM I ICH RODZICÓW

Promocja i edukacja w zakresie zasad odpowiedzialnego wybierania form przemieszczania się powinna odnosić się do wszystkich grup wiekowych. W ramach identyfikacji sytuacji obecnej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w dniach 12–23 czerwca 2023 r. przeprowadzono badanie ankietowe skierowane do uczniów z ŁOM uczęszczających do klas 4-8 szkół podstawowych oraz do szkół ponadpodstawowych (liceum, technikum, szkoła branżowa). Równocześnie przeprowadzona została także ankieta skierowana do ich rodziców. Treść poszczególnych ankiet została dostosowana do odbiorców, co pozwoliło na poznanie specyficznych potrzeb poszczególnych grup, znacznie różniących się między sobą.

Z uwagi na szeroki zakres grupy odbiorców ankiety (wiek od 10 do nawet 19 lat) badanie skierowane do uczniów posiadało kilka ścieżek odpowiedzi, dopasowywanych według kolejnych wybieranych przez respondenta opcji, np. część pytań skierowana była jedynie do uczniów pełnoletnich.

Wyniki jednoznacznie wskazują na [popularność zjawiska podwożenia dzieci przez rodziców do szkół](#), co ma realny wpływ na zjawisko wzmożonego ruchu kołowego na drogach w otoczeniu placówek oświatowych – w szczególności w godzinach porannych. Zauważalna jest jednak także liczna grupa uczniów przemieszczających się do miejsc nauki pieszo lub rowerem, co może wynikać z bliskiej odległości pomiędzy domem a szkołą.

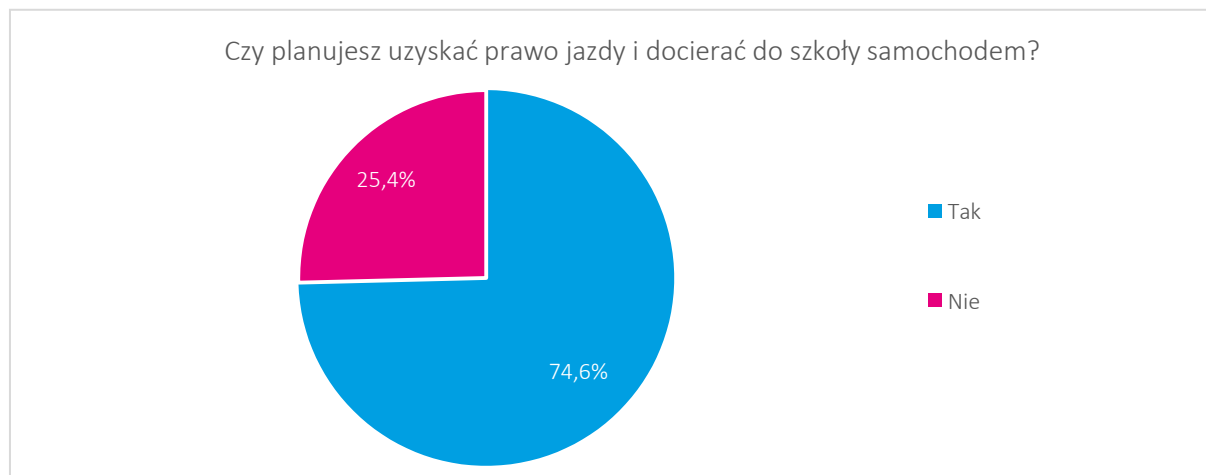
Wykres 7. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez uczniów w podróżach do szkoły



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Niepełnoletni respondenci zostali poproszeni m.in. o informacje na temat ich ewentualnych planów dotyczących ubiegania się o otrzymanie prawa jazdy. Prawie 75% z nich wskazało, że zamierza uzyskać ten dokument. Oznacza to, że przywiązanie do samochodu oraz konieczność lub chęć jego wykorzystania przez młodzież w ŁOM jest wyraźnie widoczna.

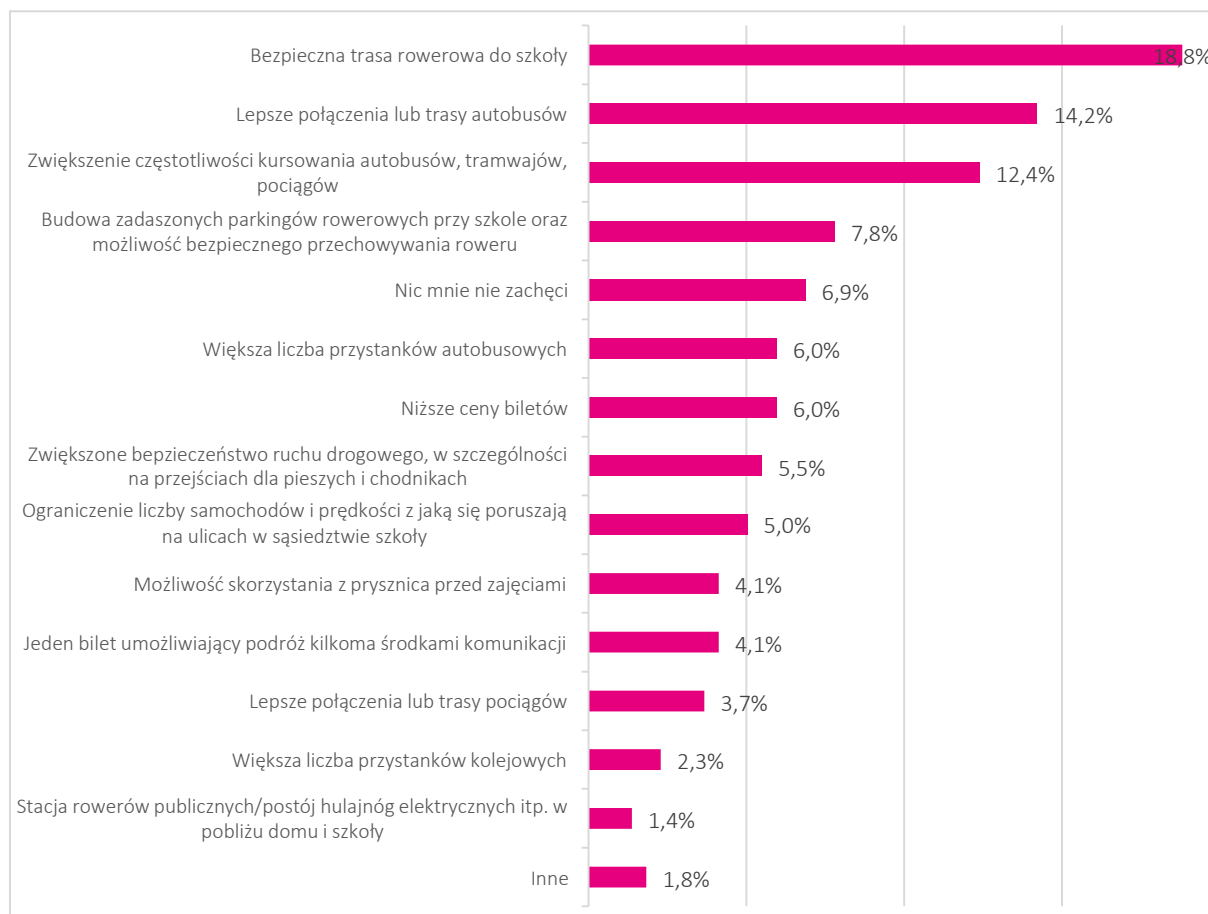
Wykres 8. Plany uczniów wobec uzyskania uprawnienia do prowadzenia samochodu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W toku badania przedstawiono również potencjalne czynniki mogące wpłynąć na **zmianę sposobu docierania do szkoły** z dojazdów samochodem na bardziej zrównoważone formy podróży. Spośród podanych odpowiedzi, uczniowie najczęściej wskazywali stworzenie bezpiecznych tras rowerowych do szkół oraz lepsze połączenia i częstotliwość kursowania autobusów. Wśród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiały się głosy dotyczące uwzględnienia miejscowości respondentów w siatce połączeń transportu publicznego i poprawa infrastruktury pieszej wraz z podniesieniem jej bezpieczeństwa.

Wykres 9. Czynniki mogące zachęcić uczniów do częstszego wykorzystania alternatywnych względem samochodu środków transportu w dojazdach do szkoły

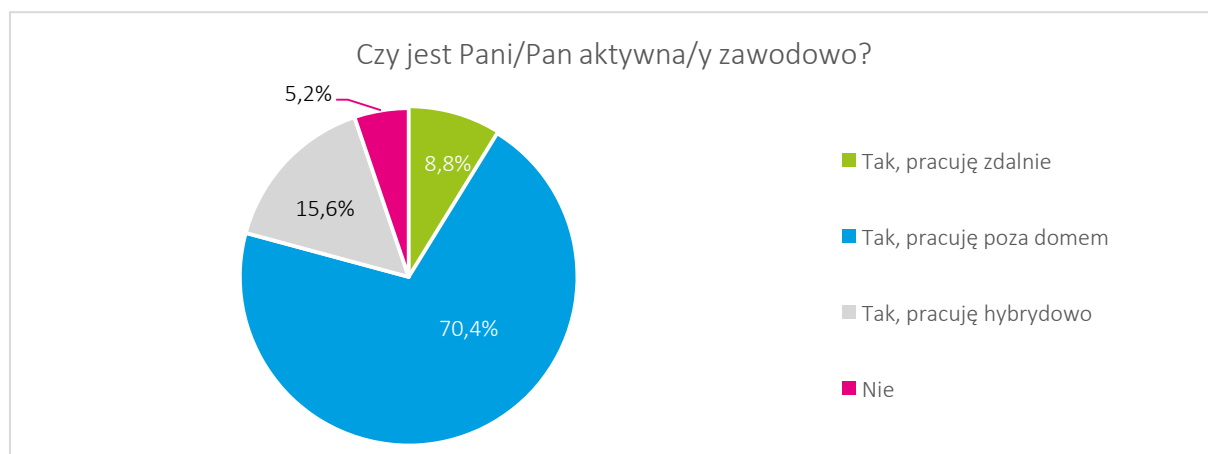


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ważne było także **poznanie ograniczeń dotyczących wykorzystywania w podróżach do szkoły (i w relacjach powrotnych) środków transportu alternatywnych względem samochodów**. W pytaniu ankietowym przedstawiono kilka potencjalnych przeszkód. Zapewniono także możliwość wpisania własnej odpowiedzi. Za największe przeszkody uczniowie uznali brak infrastruktury dla rowerzystów (po której mogą poruszać się także użytkownicy UTO) oraz niską częstotliwość kursów transportu zbiorowego. Najmniejszy negatywny wpływ na zmianę samochodu jako preferowanego środka transportu wskazano ograniczenia zdrowotne i brak stojaków rowerowych. Natomiast spośród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiły się głosy, iż nie istnieją żadne realne ograniczenia wykorzystania środków transportu alternatywnych wobec samochodu w codziennych dojazdach do szkoły.

Jak już wspomniano, również rodzice uczniów mieszkających w ŁOM mieli możliwość wskazania swojego punktu widzenia. Istotny, z punktu identyfikacji tendencji podwożenia dzieci do szkół, jest **model pracy rodziców**. W ostatnim czasie coraz popularniejsze stają się stanowiska pracy z możliwością pracy zdalnej lub hybrydowej, które potencjalnie ułatwiają wygospodarowanie czasu na odwiezienie/przywiezienie dziecka z/do szkoły. Jednakże w ŁOM wciąż najpopularniejszy jest „tradycyjny” model pracy – poza domem. Taką aktywność zawodową zadeklarowało około 70% respondentów.

Wykres 10. Aktywność zawodowa rodziców

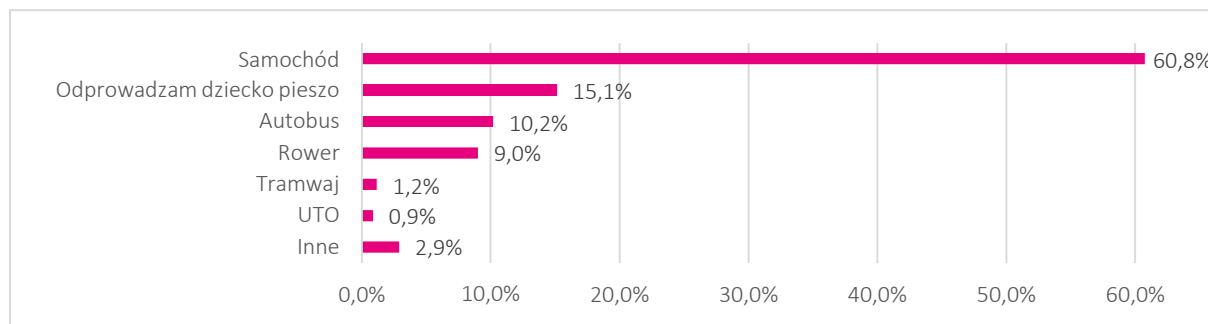


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Głosy zebrane w ankiecie wskazują, iż jeżeli rodzic decyduje się na odwiezienie dziecka/dzieci do szkoły, zazwyczaj również je przywozi z powrotem. Istnieje także zauważalna grupa rodziców, którzy wskazali, że ich dzieci podróżują do placówek oświatowych samodzielnie z użyciem rowerów, UTO lub pieszo.

Z uwagi na możliwość realizacji podróży łączonej, czyli realizowanej przy użyciu różnych środków transportu, w pytaniu o najczęściej wybierany przez rodziców środek transportu w podróżach z dziećmi do szkół, istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi. Spośród podanych form przemieszczania się, ankietowani najczęściej wybierali samochód, natomiast należy zwrócić uwagę na relatywnie sporą grupę rodziców odprowadzających swoje dzieci pieszo. Pytanie zostało uzupełnione o opcję wpisania własnej odpowiedzi, w której respondenci wskazywali autobusy prywatnych przewoźników i pociągi (ŁKA).

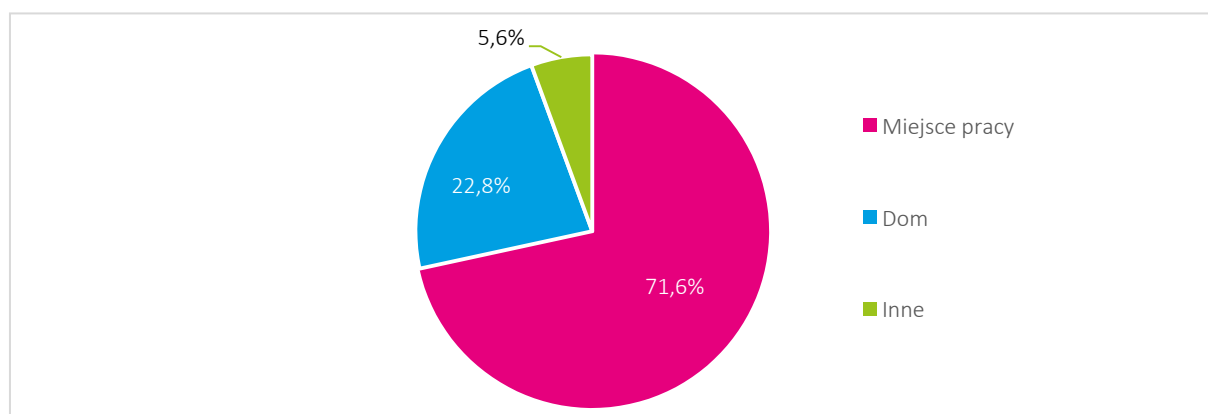
Wykres 11. Najpopularniejsze środki transportu wykorzystywane przez rodziców podczas podróży z dzieckiem do szkoły (wielokrotny wybór)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Jednocześnie bardzo często rodzice dowożący swoje dzieci do szkół kontynuują dalszą podróż do miejsca pracy. Wskazała tak zdecydowana większość (ponad 71%) ankietowanych. Natomiast w opcji „Inne” respondenci wpisywali najczęściej, że ich dzieci docierają do szkół samodzielnie.

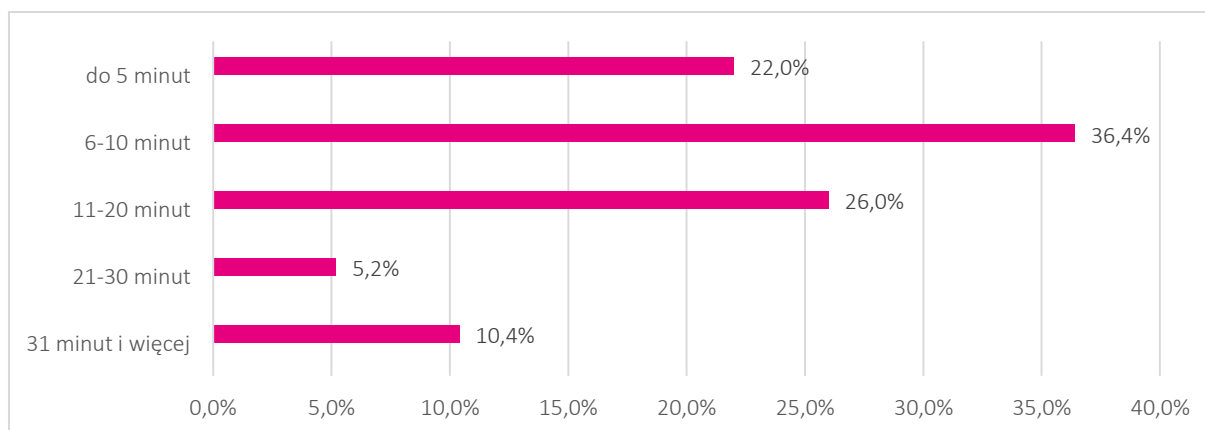
Wykres 12. Kierunki dalszej podróży po odwiezieniu dziecka/dzieci do szkoły/szkół



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wnioski płynące z ankiety ogólnej dla mieszkańców ŁOM wskazują, iż czas podróży jest bardzo istotnym czynnikiem determinującym wybór środka transportu. Najwięcej rodziców biorących udział w ankiecie wskazało, że średni czas ich podróży z gospodarstwa domowego do placówki oświatowej ich dziecka wynosi od 6 do 10 minut. Fakt ten może wynikać z różnych czynników, np. bliskiej odległości do placówki oświatowej lub funkcjonowania sprawnego transportu w relacji dom-szkoła. Warto jednocześnie zauważyć grupę respondentów (ponad 10%) określających średni czas podróży z dzieckiem do szkoły wynoszący nawet powyżej pół godziny – dla wskazanej grupy długość przejazdu wydaje się kluczowym czynnikiem wyboru środka transportu.

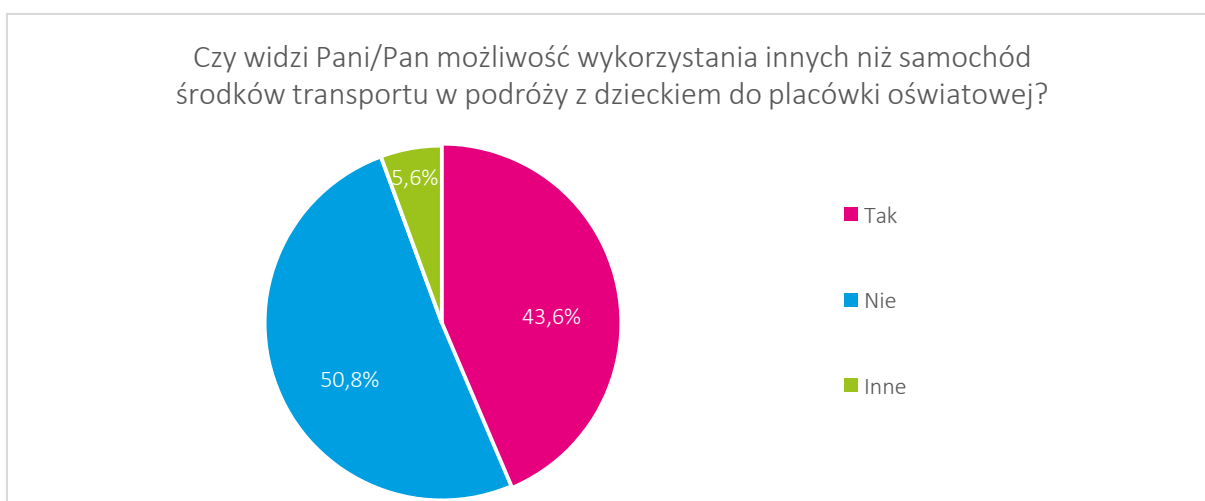
Wykres 13. Średni czas podróży z dzieckiem z domu do placówki oświatowej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tak jak wskazała synteza zgromadzonych danych – najpopularniejszym środkiem transportu w podróżach rodziców z dziećmi jest samochód. Zjawisko to może wynikać z wielu czynników, jak np. przywiązania do jazdy samochodem lub braku realnej alternatywy dla tego sposobu przemieszczania się. Ankietowani wyrazili w badaniu swoje zdanie na temat ewentualnej zmiany samochodu na alternatywną formę podróży z dziećmi. W większości (ponad 50%) nie widzą oni możliwości przesiadki z samochodu na inny środek transportu – przynajmniej w podróżach z dziećmi. W opcji „Inne”, w której ankietowani wpisywali swoje odpowiedzi zauważyć można m.in. problemy respondentów, z których wynika konieczność podróży realizowanych samochodem (np. znaczna odległość do najbliższego przystanku) lub możliwość wykorzystania alternatywnych środków transportu (np. ŁKA, połączenia autobusowe), którymi dzieci mogłyby podróżować samodzielnie.

Wykres 14. Potencjał zmiany preferowanego środka transportu w podróżach z dziećmi do placówek oświatowych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

## 6 PLANY ROZWOJU MOBILNOŚCI W ŁOM

### 6.1 SCENARIUSZE ROZWOJOWE

Sytuacja polityczna, społeczna, gospodarcza i demograficzna w momencie przygotowania Planu mobilności jest skomplikowana i stwarza wiele wyzwań odnośnie różnych aspektów życia m.in. dla systemu mobilności. Postępujące zmiany klimatyczne, rosyjska agresja na Ukrainę, wysokie ceny paliw i energii elektrycznej oraz inflacja utrudniają przewidywanie dalszych zmian w systemie mobilności. Istnieją jednak plany i długoterminowe trendy oraz tendencje, które będą miały istotny wpływ na ten obszar społeczno-gospodarczy i powinny zostać uwzględnione przez Plan Zrównoważonej Mobilności.

Warto zwrócić uwagę na [Europejski Zielony Ład](#), zakaz sprzedaży nowych samochodów z silnikami spalinowymi po 2035 r. w Unii Europejskiej oraz politykę unijną zakładającą obniżenie emisji z transportu o 90% do 2050 r. Te regulacje i polityki będą wymagały opracowania i wdrażania bardziej ekologicznych rozwiązań w dziedzinie transportu, takich jak paliwa alternatywne i syntetyczne, elektromobilność czy odnawialne źródła energii. Już teraz technologie te odgrywają coraz większą rolę w gospodarce i będą kluczowe dla przyszłości mobilności.

[Wzrost cen energii elektrycznej](#), wynikający z wykorzystywania i spalania paliw kopalnych oraz prowadzonej polityki klimatycznej, energetycznej i transportowej, będzie szczególnie ważny dla branży transportowej jako całości. Konieczne będzie skupienie się na szukaniu efektywnych rozwiązań i adaptacji do tej tendencji.

Prognozy demograficzne wskazują, że konieczne będzie wprowadzenie zmian w planowaniu rozwiązań z zakresu polityki mobilności. Władze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego powinny inwestować w rozwiązania, które uwzględniają potrzeby seniorów i promują [zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych](#) obecnych użytkowników prywatnych samochodów. Przewidywany wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym może prowadzić do potencjalnego zmniejszenia skali użytkowania samochodów oraz spadku dochodów budżetowych związanych z zakupem paliwa i opłatami pobieranymi od kierowców. W konsekwencji wyzwaniem może być utrzymanie istniejącej infrastruktury drogowej. Niemniej jednak, równocześnie budowanie nowych dróg może zachęcić mieszkańców Obszaru Metropolitalnego do częstszego korzystania z samochodów na trasach lokalnych, co może zniwelować uzyskane korzyści i spowodować wzrost emisji z transportu. Aby uniknąć negatywnych skutków tych tendencji, konieczne jest jednocześnie podejmowanie działań zachęcających do korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak przemieszczenia piesze, rowerowe czy transport publiczny.

Łódzki Obszar Metropolitalny jest obecnie miejscem, w którym realizowana jest jedna z największych inwestycji kolejowych w naszym kraju. Chodzi tutaj o powstający [tunel średnicowy](#) mający połączyć stacje Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec oraz doprowadzić do utworzenia nowych przystanków Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny. Powstanie tej infrastruktury sprawi, iż stacja Łódź Fabryczna stanie się stacją przelotową. Poprawi to przepustowość całości układu torowego w mieście i umożliwi uruchamianie większej liczby pociągów w relacjach wschód-zachód i północ-południe. Tunel ma zostać oddany do użytku w 2025 r. W kolejnych latach planowane do realizacji są także inne duże

inwestycje kolejowe na terenie ŁOM, tym razem związane z [linią Kolei Dużych Prędkości](#) będącą częścią projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Planowana trasa ma przebiegać z Warszawy przez Łódź do Sieradza, gdzie będzie rozgałęziać się do Poznania i Wrocławia. W samej Łodzi w ramach tej inwestycji powstanie kolejowy dalekobieżny tunel CPK. Prace budowlane dotyczące tego projektu mają zakończyć się w 2027 r., a całość sieci CPK ma powstać do końca 2034 r. Poza wyżej wymienionymi, w przeciągu kilku najbliższych lat na terenie ŁOM mają zostać zrealizowane inwestycje kolejowe o mniejszej skali (realizacja części z nich już się rozpoczęła) – m.in. [modernizacje dworców](#) (Łódź Kaliska, Koluszki, Gałkówek) i [układów stacyjnych](#) (Łódź Kaliska), czy [budowa nowych przystanków](#) (Łódź Zarzew, Główno Północne). Wszystkie powyżej wymienione projekty mają z jednej strony sprawić, że znaczenie Łodzi jako centralnego kolejowego węzła transportowego zwiększy się na miarę jej centralnej lokalizacji oraz potencjału ludnościowego i ekonomicznego. Z drugiej strony, w dalszym ciągu będzie poprawiać się wykorzystanie transportu kolejowego do wykonywania podróży o charakterze miejskim, aglomeracyjnym i regionalnym. W efekcie spadnie wykorzystanie motoryzacji indywidualnej w celu odbywania codziennych podróży.

W zakresie inwestycji drogowych przewiduje się ważne inwestycje dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w postaci: obwodnicy Brzezin w ramach [Programu Budowy 100 Obwodnic, rozbudowy autostrady A2](#) o dodatkowy pas ruchu w każdą stronę czy rozbudowę drogi krajowej nr 91 na odcinku Sierpów – Emilia. Ponadto w ramach projektu *Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027* zidentyfikowano szereg inwestycji o charakterze regionalnym, takich jak: rozbudowa węzła „Zgierz Zachód” wraz z łącznicą na terenie miasta Łodzi – al. Włókniarzy, rozbudowa węzła „Aleksandrów Łódzki” z podłączeniem do układu komunikacyjnego miasta Łodzi (ul. Szczecińska), przebudowa/rozbudowa ul. Maratońskiej na odcinku od ul. Olimpijskiej do łącznicy z S14, rozbudowa/przebudowa ul. Szczecińskiej w Łodzi na odcinku od ul. Aleksandrowskiej do granicy miasta Łodzi, budowa obwodnicy Aleksandrowa Łódzkiego, Strykowa, rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Konstantynów Łódzki – Lutomiersk, drogi wojewódzkiej nr 716 na odcinku Stefanów- Żakowice, drogi wojewódzkiej nr 702 Piątek – Zgierz – Etap II (odcinek Węzeł Zgierz na A2 – Zgierz). W ramach inwestycji w transport intermodalny zaplanowano budowę centrum multimodalnego Łódź-Północ.

Inwestycje w nowe drogi mogą przynieść korzyści w postaci [zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego](#) na istniejących drogach oraz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast. Może to przyczynić się do poprawy jakości powietrza i zmniejszenia emisji hałasu, co w konsekwencji poprawi jakość życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego.

W zakresie transportu publicznego w ramach projektu *Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego...* zidentyfikowano jako możliwą do realizacji budowę lub [rozbudowę pasażerskich strategicznych węzłów intermodalnych](#) na terenie Łodzi (w tym Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Chojny, Łódź Żabieniec, Łódź Zarzew, Łódź Warszawska, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa, Łódź Pabianicka, Łódź Stoki, Łódź Koziny, Łódź Radogoszcz Zachód) czy [ponadlokalną infrastrukturę tramwajową](#).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego to dokument o długoterminowej perspektywie, który wyznacza kierunek rozwoju transportu i mobilności w regionie do 2030 r. i w kolejnych latach. Dla osiągnięcia założonych celów,



istotne jest uwzględnienie przyszłych wyzwań wynikających z obecnych tendencji. Nie wszystkie te wyzwania można rozwiązać skutecznie w krótkim okresie, dlatego Plan musi zawierać strategie długoterminowe oraz zidentyfikować potencjalne problemy, które mogą pojawić się w przyszłości. Metodologia opracowania scenariuszy powinna gwarantować, aby były one:

- odpowiednią i rozwiązywały problemy stwierdzone na etapie diagnostycznym;
- spójne i usystematyzowane, czyli powinny przedstawiać ciąg przyczynowo-skutkowy, który prowadzi do określonego wyniku;
- proste w zrozumieniu;
- odnoszące się do czynników i uwarunkowań zewnętrznych;
- uwzględniające ogólne trendy rozwojowe;
- umożliwiające poszukiwanie różnych kierunków rozwoju na tle dostępnych możliwości;
- pozwalające na modelowanie emisji i stanowiące pomoc w podejmowaniu decyzji o wyborze kierunku działań;
- rzetelne i wiarygodne;
- pomocne w podejmowaniu decyzji o rozwoju transportu.

Na podstawie projektu *Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027* opracowano zatem **cztery scenariusze rozwoju systemu mobilności** w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym do 2030 r. i dalej oraz scenariusz referencyjny, który ukazuje sytuację, jaka nastąpiłaby, gdyby Plan nie został wdrożony. Scenariusze pomagają lepiej zrozumieć przewidywane zmiany i skutki wynikające z odmiennych priorytetów rozwojowych przy uwzględnieniu czynników zewnętrznych, które wymieniono powyżej.

<p>SCENARIUSZ 0: REFERENCYJNY (tzw. BAU – <i>Business as usual</i>)</p>	<p>Brak wspólnego zarządzania ofertą mobilności i brak spójnej wizji rozwoju transportu przyczynią się do trudności w korzystaniu z usług mobilnościowych. Z powodu braku koordynacji planowania przestrzennego między samorządami, chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dojazdami, które będą trwały coraz dłużej.</p> <p>Transport publiczny (w tym kolej), stanie się alternatywą dla samochodów, ale nie w takim stopniu, aby mieszkańcy chętniej z niego korzystali. Ruch rowerowy będzie ograniczany przez brak realizacji spójnej wizji jego rozwoju oraz przez dalszy niekontrolowany wzrost transportu drogowego.</p> <p>Mimo, że ulice będą stopniowo stawać się coraz bezpieczniejsze, to nie zostanie wykorzystana szansa na uspokojenie ruchu dzięki otwarciu nowych obwodnic. Brak kontroli nad rozwijającą się logistyką w obecnym modelu oznacza zwiększenie liczby pojazdów dostawczych i ciężarowych na drogach, co może prowadzić do zwiększenia się korków i problemów komunikacyjnych.</p>
---	---

	<p>Duże środki finansowe zostaną przeznaczone przede wszystkim na inwestycje drogowe, przez co nie dojdzie do istotnych zmian dotychczasowych zachowań komunikacyjnych. Emisje szkodliwych substancji do atmosfery będą nadal rosnąć, co pogłębi problemy związane ze środowiskiem.</p> <p>Realizowane będą inwestycje na poziomie krajowymi i regionalnym takie jak: obwodnica Brzezin, rozbudowa autostrady A2, rozbudowa drogi krajowej nr 91 na odcinku Sierpów – Emilia czy budowa centrum multimodalnego Łódź-Północ.</p> <p>Scenariusz ten zakłada, że zostanie zrealizowany cały szereg inwestycji kolejowych będących już we wstępnej fazie wykonawczej lub projektowej: budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14, budowa linii KDP z Warszawy przez CPK do Łodzi i dalej do Sieradza oraz do Poznania i Wrocławia, a także budowa przystanków kolejowych w obrębie ŁOM (Łódź Zarzew, Łódź Śródmieście, Łódź Polesie, Łódź Koziny i Główno Północne).</p>
<p>SCENARIUSZ I: ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO</p>	<p>Większość nowych budynków będzie lokalizowana w obszarach, które sprzyjają przyjaznej dla środowiska infrastrukturze komunikacyjnej. Dzięki temu będzie można efektywniej wykorzystywać system transportowy.</p> <p>Tworzone będą przestrzenie przyjazne dla pieszych, rowerzystów oraz użytkowników wszelkich urządzeń wspomagających ruch i UTO, a także prowadzone będą działania dotyczące realizacji idei miast kompaktowych. Podejmowane będą także działania w celu utworzenia spójnej, atrakcyjnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych, a istniejące trasy przejdą modernizację według standardów krajowych. Realizowane będą próby stworzenia systemów parkingów B&amp;R czy wykorzystania rowerów cargo w przewozie towarów na terenach miejskich.</p> <p>Stworzony zostanie spójny system transportu publicznego, który uczyni go najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach. Zebranie i udostępnienie danych o przewozach pozwoli na zaplanowanie podróży transportem publicznym na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego z wykorzystaniem jednej aplikacji mobilnej. Na przystankach zapewniony zostanie jednolity rozkład jazdy, mapa połączeń oraz standard ich wyposażenia, co ułatwi korzystanie z transportu publicznego. Wprowadzenie wspólnej taryfy dla całego systemu komunikacji zachęci do wykorzystywania różnych środków transportu, bez konieczności zastanawiania się i analizowania przez pasażera różnych opłat za bilety. Postępowała będzie poprawa oferty transportowej poprzez zwiększanie częstotliwości kursowania pojazdów, a także wymianę floty pojazdów transportu publicznego.</p> <p>Stacje i dworce kolejowe oraz przystanki autobusowe razem z ich otoczeniem zostaną dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a także będą zapewniały dogodne przesiadki między różnymi środkami transportu. Na węzłach przesiadkowych pojawią się elektroniczne tablice informujące o odjazdach autobusów i pociągów oraz parkingi P&amp;R i B&amp;R ułatwiające wykonywanie podróży łączonych. Udostępniona zostanie też usługa transportu na życzenie na obszarach,</p>

	<p>które generują niewystarczającą liczbę pasażerów dla linii o stałym rozkładzie jazdy.</p> <p>Wszystkie działania zostaną wsparte skutecznymi kampaniami edukacyjno-promocyjnymi, które przyczynią się do zmiany postrzegania mobilności przez mieszkańców i spowodują istotne zmiany w ich zachowaniach komunikacyjnych. W efekcie, głównym celem planu będzie osiągnięcie tego, że transport publiczny stanie się jednym z najlepszych wyborów w realizacji podróży po obszarze ŁOM. Rower będzie realną alternatywą dla samochodów w przejazdach na krótkich dystansach. Na dłuższych trasach zdecydowanie częściej niż obecnie będzie wykorzystywana kolej lub podróże łączone (transport publiczny + rower).</p> <p>W miarę możliwości finansowych, w pozostałych obszarach, takich jak mobilność aktywna, logistyka miejska czy polityka parkingowa, również będą podejmowane określone działania mające na celu realizację idei zrównoważonej mobilności.</p> <p>Scenariusz ten zakłada także zmiany w strukturze floty prywatnych pojazdów samochodowych. Zakłada się około 10-proc. udział liczby pojazdów zeroemisyjnych w horyzoncie krótkookresowym (2030) oraz około 30-proc. udział pojazdów zeroemisyjnych do 2040 r.</p> <p>Realizowane będą również inwestycje na poziomie krajowym i regionalnym założone w scenariuszu referencyjnym oraz projekty dodatkowe, takie jak: budowa lub rozbudowa pasażerskich strategicznych węzłów intermodalnych na terenie Łodzi (w tym Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Chojny, Łódź Żabieniec, Łódź Zarzew, Łódź Warszawska, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa, Łódź Pabianicka, Łódź Stoki, Łódź Koziny, Łódź Radogoszcz Zachód), czy odbudowa ponadlokalnej infrastruktury tramwajowej.</p> <p>Scenariusz ten zakłada również realizację dodatkowych inwestycji kolejowych, poza tymi wymienionymi w scenariuszu BAU, a znajdujących się w ministerialnych i kolejowych dokumentach strategicznych. Chodzi tutaj o: modernizację Łódzko-Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów, usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii, prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz/Bednary w celu zwiększenia przepustowości linii, budowę łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 16 i 17, budowę linii kolejowej Łódź – Bełchatów, Łódź – Wieluń czy rewitalizację wąskotorowej linii kolejowej Rogów Osobowy – Biała Rawska. Do tego dochodzą modernizacje przystanków kolejowych Bedoń i Justynów.</p>
<p>SCENARIUSZ II: ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI I OPTIMALNEGO WYKORZYSTANIA SAMOCHODU</p>	<p>Plan zakłada redukcję zanieczyszczenia powietrza i hałasu w miastach poprzez ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miejskich i terenach zabudowanych. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez budowę obwodnic, wprowadzenie Stref Czystego Transportu czy różnicowanie taryf dzięki Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Główny nacisk w rozwoju mobilności zostanie położony na infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliw alternatywnych. W przypadku pojazdów używanych do celów publicznych (np. autobusy,</p>

	<p>pojazdy służb porządkowych), większość z nich zostanie wyposażona w napędy o niskiej lub zerowej emisji. Wzrośnie także rola kolei jako środka transportu towarów w ramach transportu intermodalnego, co przyczyni się do ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych na terenie całego Obszaru Metropolitalnego.</p> <p>Transport samochodowy w obszarach miejskich częściowo straci na znaczeniu, ale jego wykorzystanie pozostanie na podobnym poziomie co obecnie na obszarach wiejskich, ze względu na ograniczoną dostępność transportu publicznego.</p> <p>Do czasu większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE), wydatki mieszkańców na potrzeby transportu będą w dużej mierze zależne od zmian cen energii elektrycznej i paliw alternatywnych, a nie tylko od cen ropy naftowej.</p> <p>Scenariusz ten zakłada również zmiany w strukturze floty prywatnych pojazdów samochodowych. Zakłada się około 15-proc. udział liczby pojazdów zeroemisyjnych w horyzoncie krótkookresowym (2030 r.) oraz około 30-proc. udział pojazdów zeroemisyjnych do 2040 r.</p> <p>Realizowane będą inwestycje drogowe na poziomie krajowym i regionalnym założone w scenariuszu referencyjnym oraz dodatkowe, takie jak: rozbudowa węzła „Zgierz Zachód” wraz z łącznicą na terenie miasta Łodzi – al. Włókniarzy, rozbudowa węzła „Aleksandrów Łódzki” z podłączeniem do układu komunikacyjnego miasta Łodzi (ul. Szczecińska), przebudowa/rozbudowa ul. Maratońskiej na odcinku od ul. Olimpijskiej do łącznicy z S14, rozbudowa/przebudowa ul. Szczecińskiej w Łodzi na odcinku od ul. Aleksandrowskiej do granicy miasta Łodzi, budowa obwodnic Aleksandrowa Łódzkiego i Strykowa, rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Konstantynów Łódzki–Lutomiersk, rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 716 na odcinku Stefanów – Żakowice, rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 702 Piątek – Zgierz – Etap II (odcinek Węzeł Zgierz na A2 – Zgierz). W ramach inwestycji w transport intermodalny zaplanowano budowę centrum multimodalnego Łódź-Północ.</p> <p>W miarę możliwości finansowych realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu transportu publicznego czy rozwoju mobilności rowerowej i pieszej.</p>
<p><b>SCENARIUSZ III: ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO I ELEKTRO- MOBILNOŚCI</b></p>	<p>Scenariusz jest połączeniem wszystkich działań ze scenariusza rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz większości działań ze scenariusza elektromobilności i optymalnego wykorzystania samochodu. Jego realizacja nie tylko odpowiada na priorytety unijne w zakresie transportu, ale oznacza również wdrażanie przyszłościowych rozwiązań mających na celu najwyższej jakości rozwój mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, uwzględniający potrzeby transportowe mieszkańców i przyjezdnych. Dzięki temu scenariuszowi przestrzeń publiczna oraz system transportowy będą spójne, dostępne, zintegrowane, komfortowe i bezpieczne, a jakość życia i zdrowia mieszkańców na wysokim poziomie.</p>

SCENARIUSZ IV:  
PEŁNY ROZWÓJ  
PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU  
ZBIOROWEGO  
I ELEKTRO-  
MOBILNOŚCI

Scenariusz jest połączeniem wszystkich działań ze scenariusza rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz elektromobilności i optymalnego wykorzystania samochodu. Jego realizacja nie tylko odpowiada na priorytety unijne w zakresie transportu, ale oznacza również wdrażanie przyszłościowych rozwiązań mających na celu najwyższej jakości rozwój mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, uwzględniający potrzeby transportowe mieszkańców i przyjezdnych. Dzięki temu scenariuszowi przestrzeń publiczna oraz system transportowy będą najbardziej spójne, dostępne, zintegrowane, komfortowe i bezpieczne, a jakość życia i zdrowia mieszkańców na najwyższym poziomie.

W wyniku przeprowadzonej Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w ŁOM, analizy dokumentów strategicznych dotyczących Obszaru, badań jakościowych i ilościowych, a także wniosków z przeprowadzonych spotkań informacyjnych, diagnostycznych i konsultacyjnych podjęto decyzję o rekomendowaniu scenariusza pełnego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności. W przypadku braku wystarczających środków finansowych proponuje się realizację scenariusza III: Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności

Wybrany scenariusz charakteryzuje się wysoką ambicją, ale i zakłada kontynuację już rozpoczętych działań (współpracę na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM, częściową integrację taryfowo-biletową, inwestycje w infrastrukturę przesiadkową). Ponadto wybrany scenariusz odpowiada na postępujące negatywne zjawiska i trendy w Obszarze, wskazane w Diagnozie sytuacji mobilnościowej:

Szybki wzrost emisji z transportu, będący następstwem rosnącej liczby pojazdów spalinowych w ŁOM

Brak integracji oferty transportu publicznego

Brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy i taryf w transporcie publicznym

Brak spójności sieci pieszej i rowerowej

## 6.2 WIZJA I MISJA SUMP DLA ŁOM

Wizja mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, a także misja, jaką bierze na siebie ŁOM są efektem wspólnych działań wszystkich interesariuszy powiązanych z rozwojem zrównoważonej mobilności na tym terenie. Wizja i misja obejmują zakładany czas realizacji działań do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

### Wizja

**Łódzki Obszar Metropolitalny to przyjazne, bezpieczne i zdrowe miejsce do życia, w którym każdy uczestnik ruchu ma równy dostęp do komfortowego, sprawnego, ekonomicznego i ekologicznego podróżowania po zintegrowanym wewnątrz i zewnątrz systemie mobilnościowym.**

### Misja

**Misją Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest wyrównywanie szeroko pojętej dostępności do każdego celu podróży dla każdego uczestnika ruchu.**

**Dlatego szczegółowymi elementami misji są: podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, zwiększanie wygody i skracanie czasu podróżowania (również dzięki lepszemu planowaniu zabudowy), podnoszenie jakości infrastruktury, taboru i zarządzania, integrowanie różnych gałęzi transportu oraz ograniczanie wykluczenia transportowego i negatywnych oddziaływań transportu. Kluczowymi działaniami wspierającymi realizację misji ŁOM są: współpraca międzyobszarowa, partycypacja społeczna i promocja zrównoważonej mobilności. Dzięki uwzględnianiu tych wszystkich czynników ŁOM osiągnie przyjazną, zieloną i dostępną (również dla OzN) przestrzeń publiczną oraz system mobilnościowy uwzględniający w sposób zrównoważony potrzeby wszystkich uczestników ruchu.**

## 6.3 CELE STRATEGICZNE I SZCZEGÓŁOWE

Przedstawione wizja i misja stanowiły podstawę do określenia czterech celów strategicznych (będących podstawą rozwoju mobilności w horyzoncie strategicznym do 2040 r.) oraz sześciu obszarów strategicznych, które będą rozwijane w perspektywie 2030 r. Przedstawione cele cechują się podejściem SMART:

- **sprecyzowane (*Specific*)** – cechują się jednoznacznym charakterem i nie mogą być luźno interpretowane;
- **mieralne (*Measureable*)** – dla każdego z celów strategicznych przypisane odpowiednie wskaźniki;
- **osiągalne (*Achievable*)** – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie;
- **istotne (*Relevant*)** – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów Planu;
- **określone w czasie (*Time-bound*)** – cele strategiczne mają zostać zrealizowane do 2040 r., a cele operacyjne do 2030 r.

Wszystkie one przyczyniają się także do ograniczenia szkodliwych emisji, przeciwdziałania zmianom klimatu, zwiększenia dostępności transportu publicznego a także polepszenia jakości życia mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

## CELE STRATEGICZNE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



### CEL I: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO

Chcemy, aby w całym Łódzkim Obszarze Metropolitalnym kierowcy, rowerzyści, piesi oraz użytkownicy innych środków transportu czuli się bezpiecznie na naszych drogach. Nasze działania koncentrują się na doskonaleniu infrastruktury, edukacji, egzekwowaniu przepisów tak, aby minimalizować ryzyko wypadków.



### CEL II: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Chcemy w całym Łódzkim Obszarze Metropolitalnym zwiększyć dostępność transportu zbiorowego, tworząc łatwo dostępny, częsty i efektywny system komunikacji publicznej. Naszym celem jest poprawa jakości transportu zbiorowego, tak aby stał się wygodną i preferowaną opcją dla wszystkich podróżujących, przyczyniając się jednocześnie do zrównoważonego rozwoju naszego regionu.



### CEL III: WZROST UDZIAŁU PODRÓŻY NIESAMOCHODOWYCH W MODAL SPLIT

Chcemy, aby cały Łódzki Obszar Metropolitalny zmierzał ku bardziej zrównoważonemu modelowi transportu. Nasze działania będą zmierzały do promowania rowerów, tras pieszych i komunikacji publicznej co przyczyni się do stworzenia bardziej ekologicznego, aktywnego społeczeństwa.



### CEL IV: ZMNIEJSZENIE EMISJI Z TRANSPORTU

Chcemy aby w całym Łódzkim Obszarze Metropolitalnym oddychało się zdrowym powietrzem. Nasze działania będą się koncentrowały na zmniejszeniu emisji z transportu, co pozwoli na zwiększenie jakości życia i zdrowia mieszkańców.

## 7 OBSZARY STRATEGICZNE

Na podstawie analizy sytuacji mobilnościowej w ŁOM, badań jakościowych i ilościowych oraz przeprowadzonych spotkań z interesariuszami powstania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, przyjęto 6 obszarów strategicznych, w ramach których wskazano konkretne działania do podjęcia w horyzoncie czasowym dokumentu. Tworzą one optymalny, skuteczny, logiczny i merytorycznie uzasadniony plan działań, określający logikę zmian zakładanych przez SUMP.

Szczegółowy opis każdego z działań, razem z przypisaną odpowiedzialnością za realizację, zasięgiem wdrażania, horyzontem czasowym, klasą kosztu, źródłami niezbędnego finansowania, partnerami w realizacji, przypisanymi wskaźnikami oraz działaniami poprzedzającymi i uzupełniającymi znajduje się w [Załączniku 3 – Planie Działania](#).

### 7.1 PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Tabela 3. Działania w obszarze strategicznym „Planowanie przestrzenne”

Numer działania	Nazwa zadania
1.1.	Wypracowanie zasad dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych
1.2.	Opracowanie bilansu metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę
1.3.	Weryfikacja obszarów rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych oraz rozwój terenów inwestycyjnych w dobrym dostępie do transportu zbiorowego
1.4.	Uchwalenie planów miejscowych chroniących tereny rolne i przyrodnicze przed zabudową
1.5.	Współpraca i wsparcie merytoryczne między członkami ŁOM w zakresie podnoszenia kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne
1.6.	Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy
1.7.	Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów oraz zastosowanie narzędzi Zintegrowanych Planów Inwestycyjnych (ZPI)

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



Zabudowa obszaru, czyli to, gdzie znajdują się osiedla mieszkaniowe, miejsca pracy, sklepy i inne usługi, jaki jest między nimi dystans i jakie są możliwości na jego pokonanie, będą bezpośrednio wpływały na zachowania transportowe mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Takie założenie jest podstawą idei zrównoważonej mobilności. Oznacza to tworzenie miast i wsi kompaktowych, w których najważniejsze usługi znajdują się w zasięgu spaceru lub dojazdu rowerem, a na większe odległości zazwyczaj podróżuje się wygodnym, dostępnym cenowo i konkurencyjnym czasowo transportem zbiorowym. Dlatego w SUMP dla ŁOM proponujemy [zestaw działań zorientowanych na zrównoważony rozwój przestrzenny metropolii](#).

Jednym z głównych wniosków płynących z diagnozy sytuacji mobilnościowej w ŁOM jest [konieczność integracji działań planistycznych miasta Łodzi i powiązanych z nią funkcjonalnie gmin, w celu zapewnienia spójnego rozwoju metropolii](#). Planowanie powinno uwzględniać zarówno potrzeby mieszkańców, jak i inwestorów, dążąc do zrównoważonego rozwoju przestrzennego. Polityka planistyczna powinna skupiać się na zwiększeniu dostępności infrastruktury i usług na terenach wiejskich, ograniczeniu nadmiernego rozwoju zabudowy jednorodzinnej, wspieraniu rozwoju przemysłowego w strategicznych lokalizacjach oraz poprawy warunków zamieszkania w miastach. Głównym wyzwaniem planistycznym jest nierównomierne pokrycie Obszaru opracowaniami planistycznymi bądź traktowanie ich wyłącznie jako narzędzia dla lokalizacji nowej zabudowy jednorodzinnej na terenach podmiejskich. W przypadku braku opracowań, rozwój przestrzenny opiera się o decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (DWZiZT), co prowadzi najczęściej do powstawania nieuporządkowanej zabudowy z deficytem usług i infrastruktury.

Aby odpowiedzieć na powyższe wyzwania, na wstępie rekomendowane są [działania poprawiające dostępność do transportu zbiorowego](#). Polegają one na lokalizowaniu nowych inwestycji przy istniejących lub planowanych przystankach, stacjach, węzłach przesiadkowych i węzłach drogowych. Aby to zrealizować, w pierwszej kolejności proponuje się [wypracowanie wspólnych standardów urbanistycznych dla gmin ŁOM](#). Znowelizowana Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>27</sup> jako opcjonalne rozwiązanie dla gmin wskazuje możliwość opracowania zasad w zakresie dostępności m.in. do przedszkola, żłobka, placówki podstawowej opieki zdrowotnej, domu kultury, przystanku publicznego transportu zbiorowego. Wypracowanie wspólnych zasad w ŁOM, dostosowanych do poszczególnych stref i ich charakteru, może być pierwszym krokiem w integracji rozwoju przestrzennego metropolii i orientującym go na zrównoważoną mobilność. Może także korzystnie wpłynąć na zmniejszenie różnic w podejściu do planowania przestrzennego pomiędzy rdzeniem metropolii a strefą podmiejską.

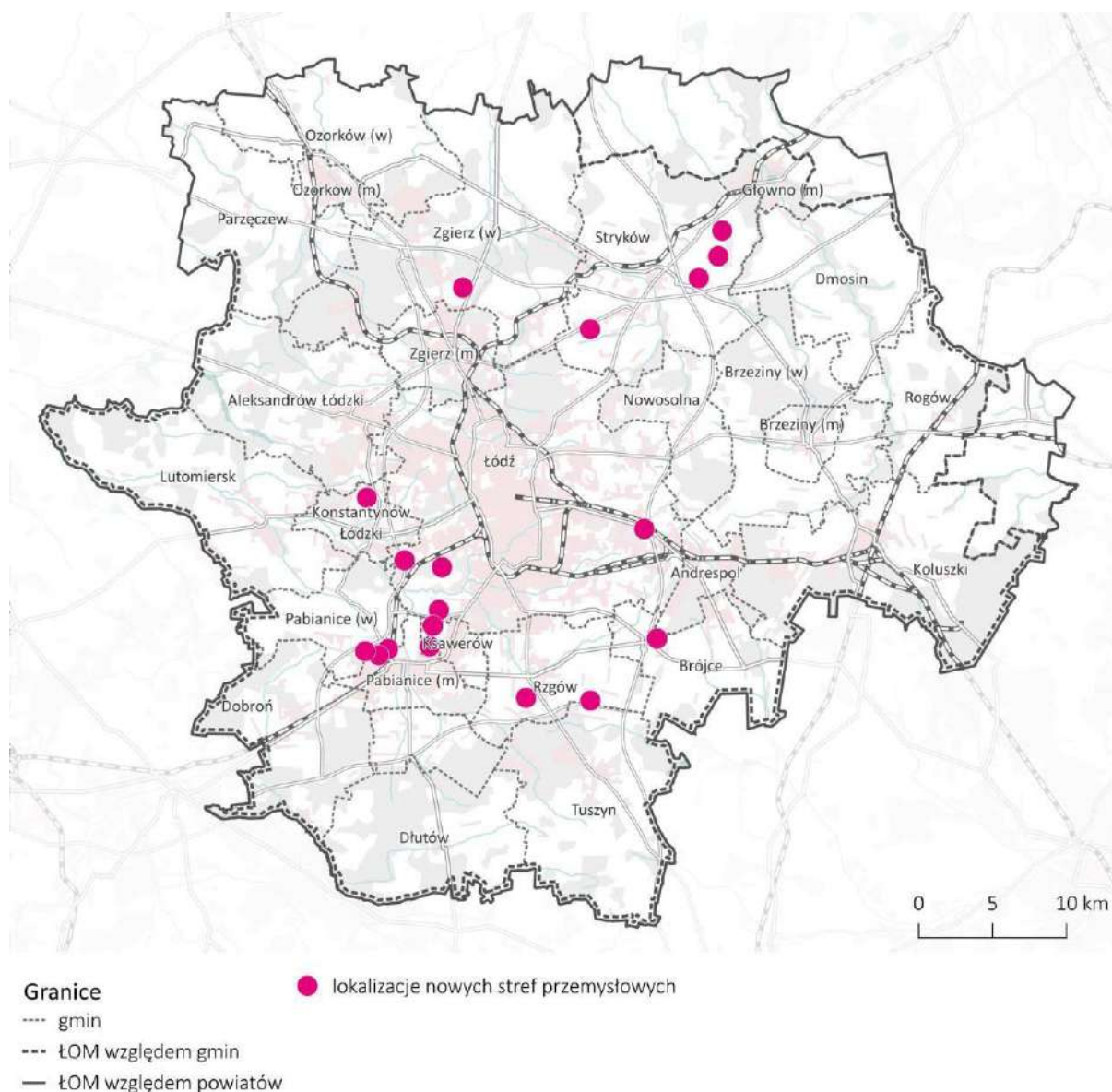
Powiązane działania to [opracowanie bilansu metropolitalnego oraz weryfikacja obszarów, na których planowany jest rozwój nowej zabudowy](#). Bilans metropolitalny pozwoli oszacować, ile terenów jest przeznaczonych w poszczególnych gminach ŁOM pod zabudowę i zestawić je z realnymi potrzebami (bazując na prognozach demograficznych, a także na przepływie ludności dziennej i nocnej obszaru). Będzie również bazą danych dla Obszaru Metropolitalnego przy wykonywaniu dokumentów o charakterze planistycznym obejmujących całą metropolię. Zadaniem gmin, również w oparciu o bilans metropolitalny, będzie weryfikacja rezerw terenów

<sup>27</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw.



Uzupełnieniem opisanych powyżej działań jest **lokalizowanie stref przemysłowych, przy zapewnieniu dobrego dostępu do transportu zbiorowego**, w tym również do kolei i głównych węzłów drogowych na autostradach i drogach ekspresowych. Pozwoli to ograniczyć tranzyt pojazdów dostawczych przez tereny miejskie lub lokalne drogi, które nie są do tego przystosowane. Zaproponowane lokalizacje koncentrują się głównie wokół takich miast jak Zgierz, Stryków, Konstantynów Łódzki, Pabianice i Rzgów. Miasta te są z Łodzią silnie powiązane funkcjonalnie. To lokalizacje charakteryzujące się dobrą dostępnością do sieci drogowej, brakiem form ochrony przyrody czy oddaleniem od istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

Mapa 10. Proponowane lokalizacje nowych stref przemysłowych na terenie ŁOM



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

Kolejne działanie skupia się na bezpośrednim zapobieganiu rozpraszaniu zabudowy i ochrony terenów przyrodniczych – rolnych, łąk, pastwisk, nieużytków, terenów zadrzewionych itd. Polega na **opracowaniu i przyjęciu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**,

które ograniczą lub całkowicie zakażą rozwoju zabudowy na danym terenie. Dzięki temu zwiększy się szansa, że nowa zabudowa będzie powstawała w miejscach do tego przeznaczonych jako kontynuacja istniejącej. Obszary spójnej zabudowy umożliwiają stworzenie efektywnego systemu transportu zbiorowego.

Trzy kolejne działania polegają przede wszystkim na [współpracy JST ŁOM w ramach prowadzonych przez gminy polityk przestrzennych](#). Pierwsze dotyczy [wymiany doświadczeń, podnoszenia kompetencji oraz poznawania dobrych praktyk z zakresu rozwoju przestrzennego](#). Działanie jest skierowane przede wszystkim do włodarzy i urzędników zajmujących się planowaniem przestrzennym.

Drugie działanie dotyczy [współpracy gmin przy planowaniu rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe przy granicy gminy](#). Jego celem jest koordynacja zagospodarowania terenów, których kontynuacja lub konsekwencje ich realizacji mogą wpływać na tereny położone w sąsiednich gminach.

Ostatnie działanie to [opracowywanie dokumentów studialnych, tzw. masterplanów](#), które mogą być dokumentami poprzedzającymi dla planów ogólnych lub miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Masterplany umożliwią wypracowanie spójnej wizji rozwoju istotnych obszarów, np. w ramach kluczowych korytarzy transportowych, a zawarte w nich rekomendacje i wytyczne posłużą do opracowywania określonych w prawie dokumentów planistycznych. Masterplany pozwolą na przeprowadzenie wielowariantowej analizy zagospodarowania kluczowych dla ŁOM terenów, a także umożliwią rozszerzenie dialogu na partnerów zewnętrznych, np. ekspertów i inwestorów.

## 7.2 TRANSPORT PUBLICZNY I NIEMOTORYZOWANY

Tabela 4. Działania w obszarze strategicznym „Transport publiczny i niemotoryzowany”

Numer działania	Nazwa zadania
2.1.	Współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM
2.2.	Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe z wykorzystaniem obecnych, powstających i planowanych przystanków oraz stacji kolejowych
2.3.	Rozbudowa autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych
2.4.	Kompleksowe zarządzanie i rozwój infrastruktury tramwajowej
2.5.	Przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści dla dalszej modernizacji lub budowy nowych linii tramwajowych
2.6.	Wymiana i modernizacja taboru tramwajowego
2.7.	Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe łączące transport autobusowy, tramwajowy oraz indywidualny
2.8.	Wymiana taboru autobusowego
2.9.	Wykorzystanie OZE do (częściowego) zasilania stacji ładowania autobusów elektrycznych
2.10.	Analiza możliwości wdrożenia transportu na żądanie
2.11.	Tworzenie buspasów, pasów autobusowo-tramwajowych i wydzielonych torowisk tramwajowych
2.12.	Rozbudowa i modernizacja sieci pieszej i rowerowej
2.13.	Budowa elementów punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej
2.14.	Poprawa dostępności przestrzeni publicznej ŁOM dla OzN oraz stosowanie projektowania uniwersalnego
2.15.	Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym
2.16.	Prowadzenie badań ruchu pieszego i rowerowego, również potencjalnego
2.17.	Stosowanie krajowych standardów planowania i projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej oraz innych opracowań z tego zakresu
2.18.	Bieżące utrzymanie sieci pieszej i rowerowej umożliwiające bezpieczne i wygodne korzystanie z nich przez cały rok
2.19.	Rozwój wymiany informacji pomiędzy różnymi interesariuszami na temat sieci pieszej i rowerowej

Numer działania	Nazwa zadania
2.20.	Zazielenianie przestrzeni publicznych, w tym stosowanie rozwiązań z zakresu infrastruktury błękitno-zielonej, prototypowania przestrzeni i oddawania jej pieszym i rowerzystom
2.21.	Analiza funkcjonalności roweru publicznego
2.22.	Wsparcie na rzecz rozwoju transportu ostatniej mili
2.23.	Współpraca samorządów z przedsiębiorstwami udostępniającymi pojazdy na minuty

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

### 7.2.1 KOLEJ

Transport kolejowy powinien stać się **kręgosłupem systemu zrównoważonego transportu publicznego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym**. Obecnie jednak, ze względu na fakt, iż nie jest on w pełni dopasowany do układu osadniczego aglomeracji i cechuje się istotnymi ograniczeniami przepustowości (brak oddzielenia torów dalekobieżnych od podmiejskich, „wąskie gardła” – linie jednotorowe na północ od Łodzi), Łódzki Węzeł Kolejowy wciąż nie jest wykorzystywany w wystarczającym stopniu.

Rozwój Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, poszerzenie oferty przewozowej tego przewoźnika oraz zakupy nowoczesnego taboru szynowego, a także zrealizowane, prowadzone i planowane inwestycje w kolejową infrastrukturę liniową oraz punktową sprawiły, że w ostatnich latach znacząco zwiększyło się wykorzystanie tego środka transportu w ŁOM i w całym województwie łódzkim. **Kolej jest najbardziej efektywnym i ekologicznym środkiem transportu publicznego**, mającym ogromny potencjał dalszego rozwoju na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. W miarę możliwości powinna być wykorzystywana jak najszerzej jako recepta na kongestję i zatory na drogach.

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym realizowane są obecnie **duże inwestycje w infrastrukturę kolejową**, które poprawią efektywność i wykorzystanie sieci kolejowej, a także zwiększą liczbę przystanków kolejowych i polepszą dostępność do tych już istniejących. Budowa tunelu średnicowego w centrum Łodzi ma umożliwić zwiększenie liczby połączeń pociągów dalekobieżnych, aglomeracyjnych i regionalnych obsługujących Obszar, w relacjach północ-południe i wschód-zachód. W centrum miasta powstaną nowe przystanki (Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny), a stacje Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec zostaną ze sobą bezpośrednio połączone. Przez teren ŁOM przebiegać będzie również linia Kolei Dużych Prędkości, mająca powstać w ramach realizacji komponentu kolejowego CPK. Projekt ten zakłada także budowę w mieście-rdzeniu tunelu KDP. Dzięki tym inwestycjom Łódź ma stać się jednym z najważniejszych węzłów na kolejowej mapie Polski, mającym ogromne znaczenie dla obsługi transportem kolejowym przyszłego megalotniska i centralnej części naszego kraju.

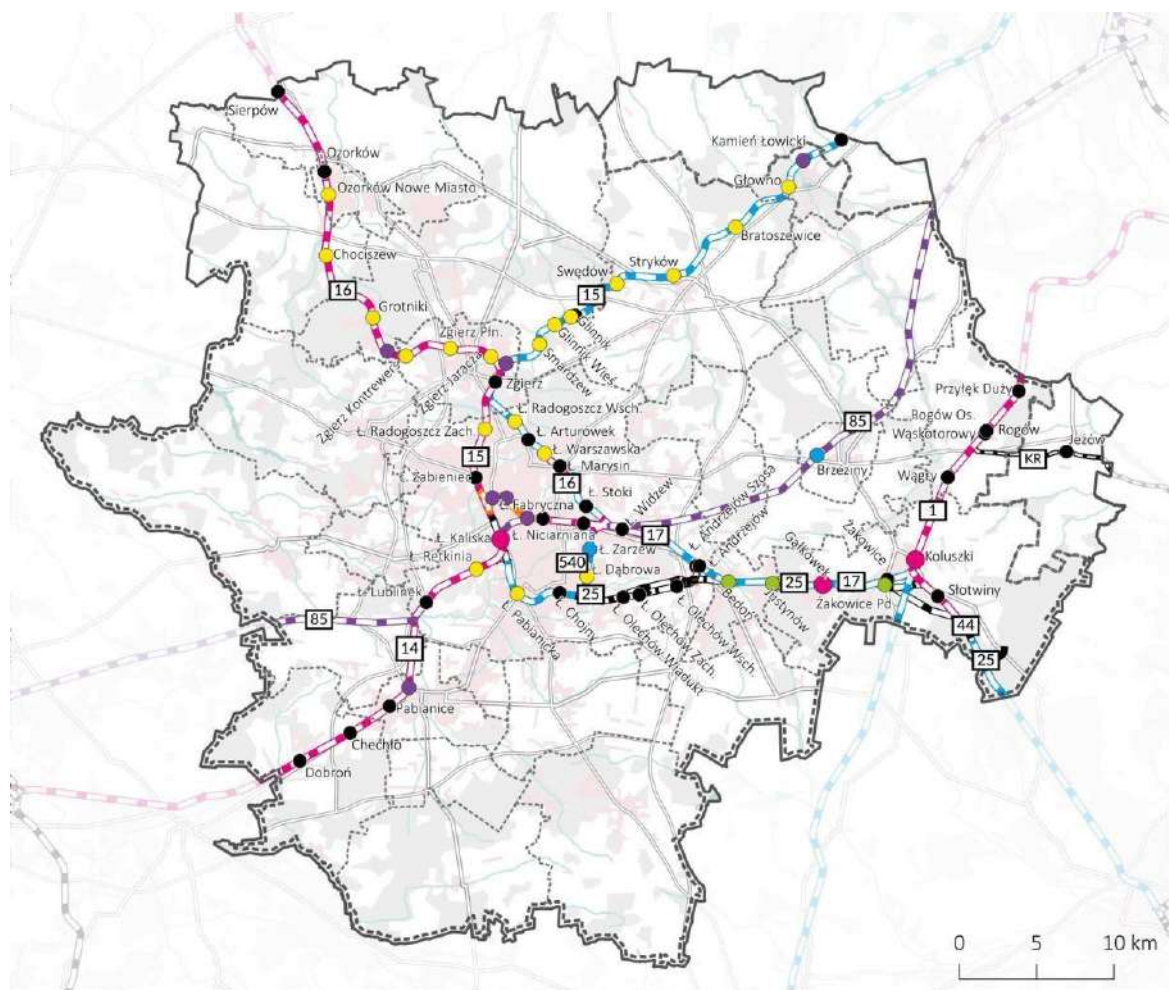
W ŁOM realizowane są także inwestycje o mniejszej skali i znaczeniu lokalnym. To liniowe prace modernizacyjne i remontowe oraz budowa przystanków kolejowych (Łódź Zarzew, Głowno Północne) czy modernizacja dworców kolejowych (Łódź Kaliska, Koluszki, Gałkówek), a także

budowa przejazdów kolejowo-drogowych (w Bedoniu). W dalszych planach zarządcy infrastruktury kolejowej pozostają m.in. inwestycje w usprawnienie połączenia Łódź – Kutno, zwiększenie przepustowości linii na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz czy budowa nowej linii kolejowej łączącej Łódź z Bełchatowem.

Wszystko to sprawia, iż kwestie dotyczące konieczności wykorzystania potencjału transportu kolejowego w ŁOM i związane z nimi działania, muszą znaleźć swoje miejsce w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla tego Obszaru. Samorządy wchodzące w jego skład zdają sobie sprawę z faktu, iż specyfika funkcjonowania kolei jako systemu transportowego jest powiązana i uzależniona od wielu różnych podmiotów – państwowych, samorządowych i prywatnych. W polskich warunkach decyzje dotyczące kierunku i zakresu realizacji relatywnie kosztownych infrastrukturalnych projektów kolejowych, konstrukcji rozkładu jazdy przewoźników kolejowych czy zakupu przez nich energooszczędnego, zeroemisyjnego taboru, podejmowane są na szczeblu krajowym i wojewódzkim. W przypadku ŁOM pozostaje to domeną organizatorów transportu kolejowego: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego (wojewódzkie przewozy kolejowe) i Ministerstwa Infrastruktury (połączenia dalekobieżne, międzywojewódzkie), a także poszczególnych spółek kolejowych. Sytuacja ta jest zazwyczaj niemożliwa do zmiany z pozycji samorządu lokalnego. Jednocześnie **JST ŁOM stoją przed zadaniem, jakim jest konieczność wykorzystania potencjału obecnego i przyszłego rozwoju kolei** na terenie Obszaru i całego województwa łódzkiego.

W związku z powyższym, samorządy wchodzące w skład ŁOM indywidualnie oraz poprzez Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny będą **kontynuować i intensyfikować szeroką współpracę z Ministerstwem Infrastruktury, Urzędem Marszałkowskim Województwa Łódzkiego oraz spółkami z branży kolejowej** (przede wszystkim z Łódzką Koleją Aglomeracyjną, ale także z PKP PLK, PKP S.A., POLREGIO czy CPK), **której celem będzie dalsza i systematyczna poprawa oferty kolei dla mieszkańców Obszaru**, tak aby przynajmniej dla części z nich stawała się ona pełnoprawną alternatywą dla użytkowania własnego samochodu. Aktywność samorządowców w tej sferze pozwoli na zwiększenie liczby regionalnych i dalekobieżnych połączeń kolejowych w ŁOM, dopasowanie eksploatowanego taboru do potoków pasażerów, a także lepszą koordynację działań związanych z prowadzeniem inwestycji infrastrukturalnych czy lokalizacji nowych przystanków na sieci kolejowej. Niewykluczone będzie także np. dofinansowanie zwiększonej liczby połączeń kolejowych przez część JST ŁOM w celu zwiększenia wpływu samorządów lokalnych na kształt oferty przewozowej kolei na ich terenie.

Mapa 11. Zrealizowane i planowane inwestycje kolejowe na terenie ŁOM



**Granice**

- gmin
- ŁOM względem gmin
- ŁOM względem powiatów

**Inwestycje liniowe**

- inwestycje liniowe planowane do budowy przez CPK
- inwestycje liniowe rozpoczęte
- inwestycje liniowe zrealizowane do 2015 roku
- inwestycje liniowe zrealizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego
- pozostałe linie kolejowe

**Inwestycje punktowe**

- dworce kolejowe planowane do modernizacji
- nowe przystanki kolejowe planowane do budowy
- przystanki kolejowe planowane do modernizacji
- nowe przystanki kolejowe w trakcie budowy
- przystanki kolejowe relokowane, zmodernizowane i zbudowane w ramach projektu ŁKA
- pozostałe przystanki i dworce kolejowe

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



Samorządy Obszaru zadbają również o to, aby na terenie ŁOM powstawały **nowoczesne i zintegrowane węzły przesiadkowe, wykorzystujące obecne, powstające i planowane przystanki oraz stacje kolejowe**. Cechować się one będą wysokim poziomem dostępności transportowej i integracji różnych środków transportu publicznego oraz mobilności indywidualnej. Poprzez zapewnienie wygodnych przesiadek z autobusowej komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej oraz tramwajów, umożliwią one mieszkańcom ŁOM wykonywanie podróży multimodalnych oraz efektywne wykorzystanie środków transportu indywidualnego. W bezpośrednim sąsiedztwie tej infrastruktury będzie można także wygodnie i bezpiecznie pozostawić samochód lub rower i kontynuować podróż koleją. Mieszkańcy będą także mogli korzystać z punktów ładowania pojazdów elektrycznych czy z parkingów P&R i B&R. Węzły przesiadkowe będą również dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (osób z niepełnosprawnościami, seniorów, podróżnych z dużym i ciężkim bagażem czy przemieszczających się z wózkami dziecięcymi).

Aby w pełni wykorzystać potencjał węzłów przesiadkowych, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zakłada także realizację działania polegającego na **rozbudowie autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych**. W tym celu niezbędne będzie podjęcie współpracy przez samorządy ŁOM z przewoźnikami kolejowymi, przede wszystkim z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Spółka ta już teraz planuje sieć połączeń autobusowych, dzięki którym zwiększa liczbę przewożonych przez siebie pasażerów. Działania te należy kontynuować. W tym celu niezbędne będzie uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych na terenie ŁOM przez funkcjonujących obecnie organizatorów transportu publicznego oraz reorganizacja obecnych tras linii autobusowych w taki sposób, aby były one styczne z liniami kolejowymi. Godziny kursowania autobusów dostosowane powinny być do rozkładu kolejowego. Pasażerowie będą mieć zapewnione przesiadki – w przypadku opóźnień na sieci kolejowej, autobusy poczekają na przyjazd pociągu.

Realizacja tego działania **zwiększy dostępność transportu kolejowego** – przede wszystkim dla tych JST Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, które nie posiadają bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej (przez ich obszar nie przebiegają linie kolejowe), ale wykazują potencjał dla realizacji przewozów łączonych (autobus + kolej) umożliwiających dojazd z przesiadką do miasta-rdzienia lub innych większych ośrodków miejskich Obszaru.

Realizacja działań związanych z transportem kolejowym, zaplanowanych w SUMP, powinna doprowadzić do zwiększenia liczby pasażerów z niego korzystających, jak również z całej komunikacji zbiorowej (synergia różnych środków transportu), zwiększenia udziału ruchu niesamochodowego w podziale zadań przewozowych (tzw. modal split) oraz ograniczenia emisji do atmosfery gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu.

## 7.2.2 TRAMWAJE

Jednym z kluczowych systemów transportowych w ŁOM jest sieć tramwajowa, która obszarem swojego funkcjonowania obejmuje nie tylko miasto Łódź, ale również część gmin ościennych. Codziennie z tego środka transportu korzystają tysiące pasażerów, aby dostać się do pracy, szkoły, uczelni czy innych miejsc.

Obecnie sieć tramwajowa eksploatowana przez MPK-Łódź liczy 133,8 km tras tramwajowych<sup>28</sup>, włączając w to trasy obecnie nieprzejezdne z powodu trwających prac remontowych i modernizacyjnych. Przekłada się to na uruchamianie codziennie łącznie 18 linii tramwajowych (plus jedna sezonowa), w tym 16 linii miejskich oraz 2 podmiejskich (do Zgierza i Pabianic)<sup>29</sup>, które obsługiwane są przez ponad 400 tramwajów (wagonów i pojazdów przegubowych).

Na przestrzeni ostatnich kilkadziesiąt lat stan infrastruktury tramwajowej mocno się pogorszył. W związku z tym podjęto decyzje o zamknięciu na stałe kilku odcinków sieci. W szczególności dotyczy to odcinków pozamiejskich, które znajdowały się poza granicami Łodzi. [Dostęp do transportu tramwajowego został zastąpiony transportem autobusowym](#) w takich gminach jak Zgierz, Ozorków, Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Lutomiersk, Ksawerów, Pabianice czy Rzgów (dostęp do transportu autobusowego w Ksawerowie i Pabianicach był zapewniony tylko na czas prowadzonych prac modernizacyjnych). W ostatnich latach w związku z przeprowadzonymi pracami modernizacyjnymi udało się przywrócić ruch tramwajowy do Zgierza i Pabianic. Obecnie trwają prace na trasie do Konstantynowa Łódzkiego. Liczne projekty modernizacyjne i remontowe prowadzone są również na sieci tramwajowej na terenie Łodzi.

SUMP zakłada realizację kompleksowych działań w [zakresie poprawy funkcjonowania transportu tramwajowego na terenie ŁOM](#), w szczególności wymianę taboru tramwajowego na nowoczesny, niskopodłogowy i energooszczędny, realizację inwestycji związanych z rozbudową, modernizacją i utrzymaniem infrastruktury tramwajowej oraz integrację tramwajów z innymi środkami transportu, w tym w szczególności z koleją i transportem autobusowym. Największym wyzwaniem jest kontynuacja (uzasadniona ekonomicznie) modernizacji najbardziej wyeksploatowanych odcinków sieci tramwajowej i infrastruktury przystankowej, w szczególności przystosowanie jej dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Oprócz tego potrzebne jest zintensyfikowanie działań związanych z [bieżącym utrzymaniem oraz remontowaniem](#) istniejącej i nowej infrastruktury, aby zachować ją w dobrym stanie technicznym i zmniejszyć szanse na konieczność przeprowadzania kosztownych prac w przyszłości. W związku z tym konieczne może się okazać [doinwestowanie zaplecza technicznego](#), w tym zakup tramwajowego taboru technicznego i innych urządzeń do badania stanu torowisk.

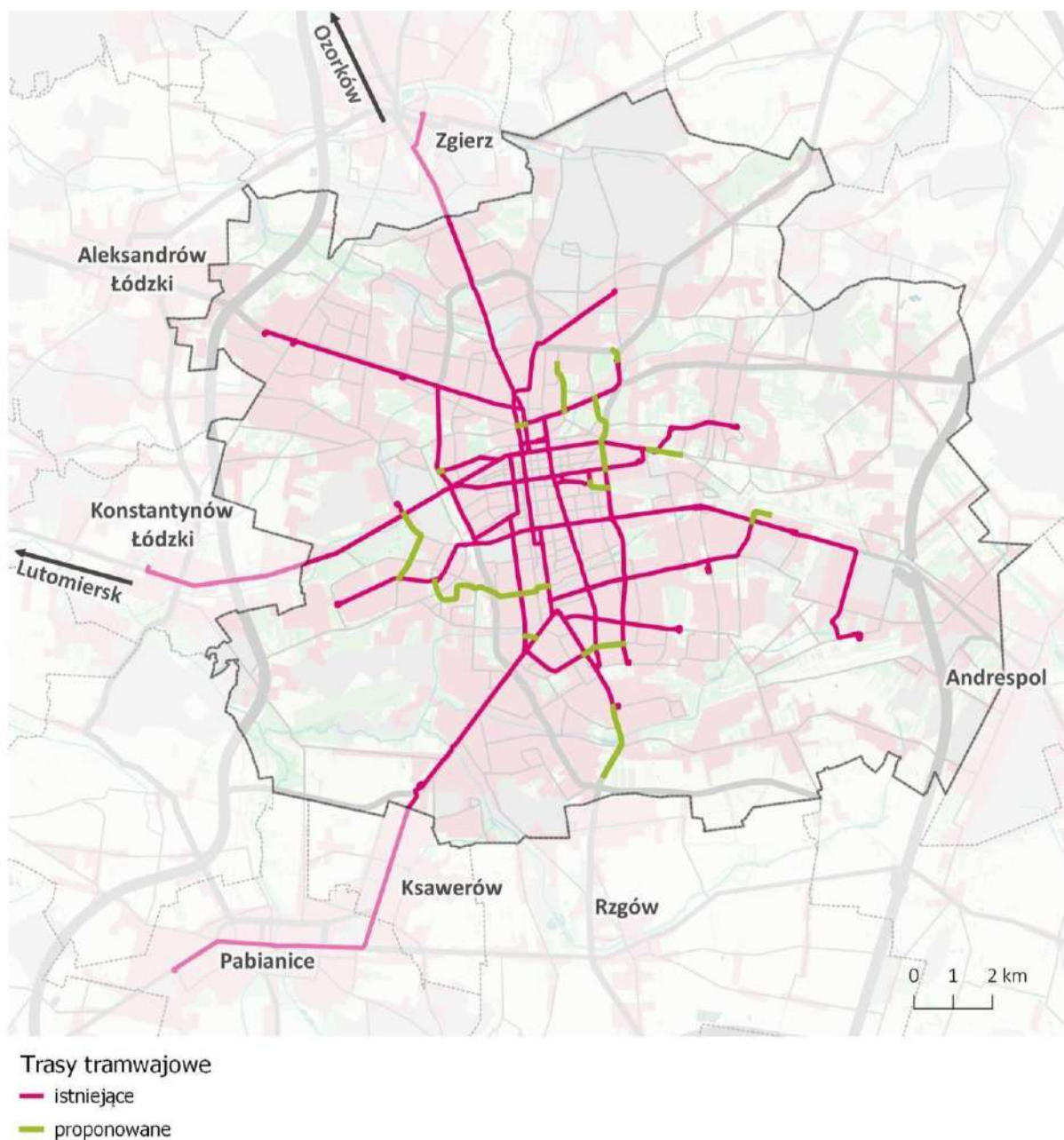
<sup>28</sup> Źródło danych: analizy GIS.

<sup>29</sup> Stan na 30.11.2023 r.

Jednym z głównych dotychczasowych problemów w funkcjonowaniu transportu tramwajowego w ŁOM, z wyjątkiem złego stanu technicznego infrastruktury, był brak wydzielonych torowisk i współdzielenie przez tramwaje tej samej przestrzeni do poruszania się z ruchem samochodowym. Działania zawarte w SUMP podkreślają konieczność przebudowy sieci tramwajowej w taki sposób, aby powstało jak najwięcej **torowisk wydzielonych od ruchu ogólnego** lub **pasów autobusowo-tramwajowych**. Nie jest to jednak możliwe do wprowadzenia we wszystkich miejscach, szczególnie w ścisłym śródmieściu Łodzi, gdzie zabudowa pierzejowa wyznacza zbyt wąskie pasy drogowe. W tym przypadku proponowane są działania związane z **ograniczeniem samochodowego ruchu indywidualnego** w centrach miast.

Ponadto działania zawarte w SUMP skupiają się również na **intensyfikacji współpracy pomiędzy różnymi samorządami ŁOM** na rzecz rozwoju i **zapewnienia tramwajowych połączeń aglomeracyjnych po przeprowadzeniu analiz kosztów i korzyści**. Połączenia te nie będą jedynie urozmaiceniem w obecnej ofercie transportowej, ale alternatywą w postaci **nowoczesnego, szybkiego i ekologicznego transportu**, który posiada wydzielone torowisko i nie jest uzależniony od zatorów drogowych, tak jak samochody czy autobusy. Alternatywa ta będzie szczególnie widoczna dla mieszkańców gmin i miast, które nie mają obecnie dostępu do kolei aglomeracyjnej bądź regionalnej.

Mapa 12. Proponowany rozwój sieci tramwajowej w Łodzi



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie planów inwestycyjnych miasta Łodzi

Podobnie jak w przypadku kolei zasadne jest, aby sprzyjać [integracji transportu tramwajowego z innymi środkami transportu](#). Przy nowych oraz istniejących przystankach tramwajowych należy tworzyć mniejsze lub większe punkty przesiadkowe, dzięki którym łatwa i szybka będzie wymiana pasażerska. Mowa tutaj o zadaszonych i monitorowanych parkingach rowerowych, parkingach samochodowych i miejscach postojowych dla taksówek, przystankach autobusowych czy stacjach roweru miejskiego. Przy okazji budowy nowych połączeń tramwajowych należy natomiast przyrzeć się możliwości ich jak największej integracji z koleją, czyli wyznaczaniu nowych tras przy istniejących lub planowanych przystankach i stacjach kolejowych, aby stworzyć [warunki do utworzenia węzłów przesiadkowych](#).

Realizacja działań związanych z transportem tramwajowym, zaplanowanych w SUMP, powinna przyczynić się do **poprawy dostępności do tego środka transportu** na terenie Łodzi i niektórych gmin okołordzeniowych, **zwiększenia jego niezawodności i efektywności** oraz **poprawy dostępności dla osób o ograniczonej mobilności**.

### 7.2.3 AUTOBUSY

Transport autobusowy w ŁOM będzie kluczowym środkiem transportu zbiorowego na tych obszarach, dokąd nie dociera kolej bądź tramwaj. Będzie pełnił także funkcję dowozową do linii kolejowych.

W celu integracji autobusów z innymi środkami transportu zbiorowego oraz indywidualnego, **zadba się o budowę nowych węzłów przesiadkowych**, w szczególności w okolicy przystanków kolejowych. Będą one projektowane w sposób uwzględniający **dogodne, pozbawione barier i jak najkrótsze przejścia piesze** pomiędzy peronami komunikacji zbiorowej oraz miejscami parkingowymi dla rowerów, UTO czy samochodów.

Obecnie przewozy autobusowe w ŁOM są obsługiwane taboroem o zróżnicowanym standardzie, biorąc pod uwagę spełniane przez nie normy emisji spalin i emisyjność, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności czy kwestie dotyczące SIP oraz wyposażenia dodatkowego – udogodnień dla pasażerów. Należy zaznaczyć, że szczególnie dobrze wypada pod tymi względami tabor komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach oraz Głownie. W celu polepszenia jakości obsługi pasażerów w ŁOM oraz mając na względzie dbałość o środowisko naturalne, **przestarzały tabor autobusowy będzie sukcesywnie wymieniany**, co po części oznacza kontynuację działań podejmowanych na terenie ŁOM w ostatnich latach. W szczególny sposób zadba się o osoby z ograniczoną mobilnością.

Dla linii miejskich tabor autobusowy będzie wymieniany na pojazdy fabrycznie nowe, niski- i zeroemisyjne, w całości niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością, elektroniczny System Informacji Pasażerskiej czy odpowiednie oznakowanie.

W przypadku pozostałych linii, kupowane będą autobusy fabrycznie nowe bądź używane, spełniające normę emisji spalin min. Euro 5 (w przypadku napędu konwencjonalnego), niskowejściowe (tzn. z niską podłogą co najmniej przy pierwszych i drugich drzwiach oraz pomiędzy nimi), z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, udogodnieniami dla osób o ograniczonej mobilności, elektronicznym Systemem Informacji Pasażerskiej oraz odpowiednim oznakowaniem.

W przypadku przewoźników, którzy są podmiotami własnymi JST ŁOM, zakup autobusów będzie odbywać się na powyższych zasadach, natomiast w przypadku linii obsługiwanych przez podmioty trzecie, organizowanych przez JST ŁOM, **wymiana taboru zostanie zrealizowana poprzez uwzględnienie stosownych zapisów w wymaganiach przetargowych**. Zostanie także podjęta współpraca z organizatorami PTZ niebędącymi członkami ŁOM (np. UMWŁ) w celu zastosowania powyższych wymogów również w przypadku zarządzanych przez nich linii, których trasy przebiegają przez teren Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Wymianie taboru towarzyszyć będzie **rozbudowa infrastruktury do obsługi i serwisu autobusów** – w zależności od wybranej technologii napędu pojazdów (konwencjonalne bądź zeroemisyjne). Mowa tu o dostosowaniu zajezdni do serwisowania pojazdów niskopodłogowych czy budowie stacji tankowania paliw alternatywnych lub ładowania z konieczną przebudową sieci zasilającej.

Środki na zakup nowego taboru zostaną pozyskane z funduszy zewnętrznych – na szczeblu europejskim, krajowym oraz wojewódzkim. Zakupy pojazdów używanych będą finansowane ze środków własnych.

**Energia z OZE zostanie wykorzystana do zasilania autobusów elektrycznych** poprzez zabudowę instalacji fotowoltaicznych w pobliżu krańcówek wyposażonych w pantografowe stacje ładowania. W ten sposób nie tylko zadba się o środowisko naturalne, ale także zmniejszą się koszty eksploatacyjne autobusów elektrycznych. Takie rozwiązania będą pojawiać się we wszystkich miastach i gminach ŁOM, które rozpoczną eksploatację tego typu taboru.

W celu usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego, zwłaszcza w miastach rdzenia ŁOM, **zostaną wytyczone nowe buspasy i wydzielone torowiska tramwajowe**. Dokładne lokalizacje zostaną wyznaczone na podstawie oddzielnych analiz, opartych na danych z modelu ruchu, a także na wnioskach przewoźników PTZ oraz mieszkańców. Jeżeli okaże się to uzasadnione, przewiduje się także **zamykanie części ulic dla indywidualnego transportu samochodowego**, z pozostawieniem możliwości wjazdu pojazdom obsługującym transport zbiorowy, rowerom oraz UTO.

Organizacja linii transportu zbiorowego wykorzysta także nowoczesne rozwiązania m.in. zostanie przeanalizowana **możliwość obsługi niektórych linii komunikacyjnych w systemie transportu na żądanie** (z ang. *Demand-Responsive Transport*, DRT). To potencjalnie tańsza i lepiej dostosowana do potrzeb mieszkańców alternatywa dla niektórych tras linii regularnych. Doświadczenia (w tym polskie) pokazują również, że DRT sprawdza się na obszarach objętych wykluczeniem komunikacyjnym. Dokładny opis funkcjonowania przyszłego systemu DRT w ŁOM, określenie lokalizacji „hubów” – węzłów transportowych dla DRT oraz dobór tras zostaną określone w oddzielnym, dedykowanym dokumencie.

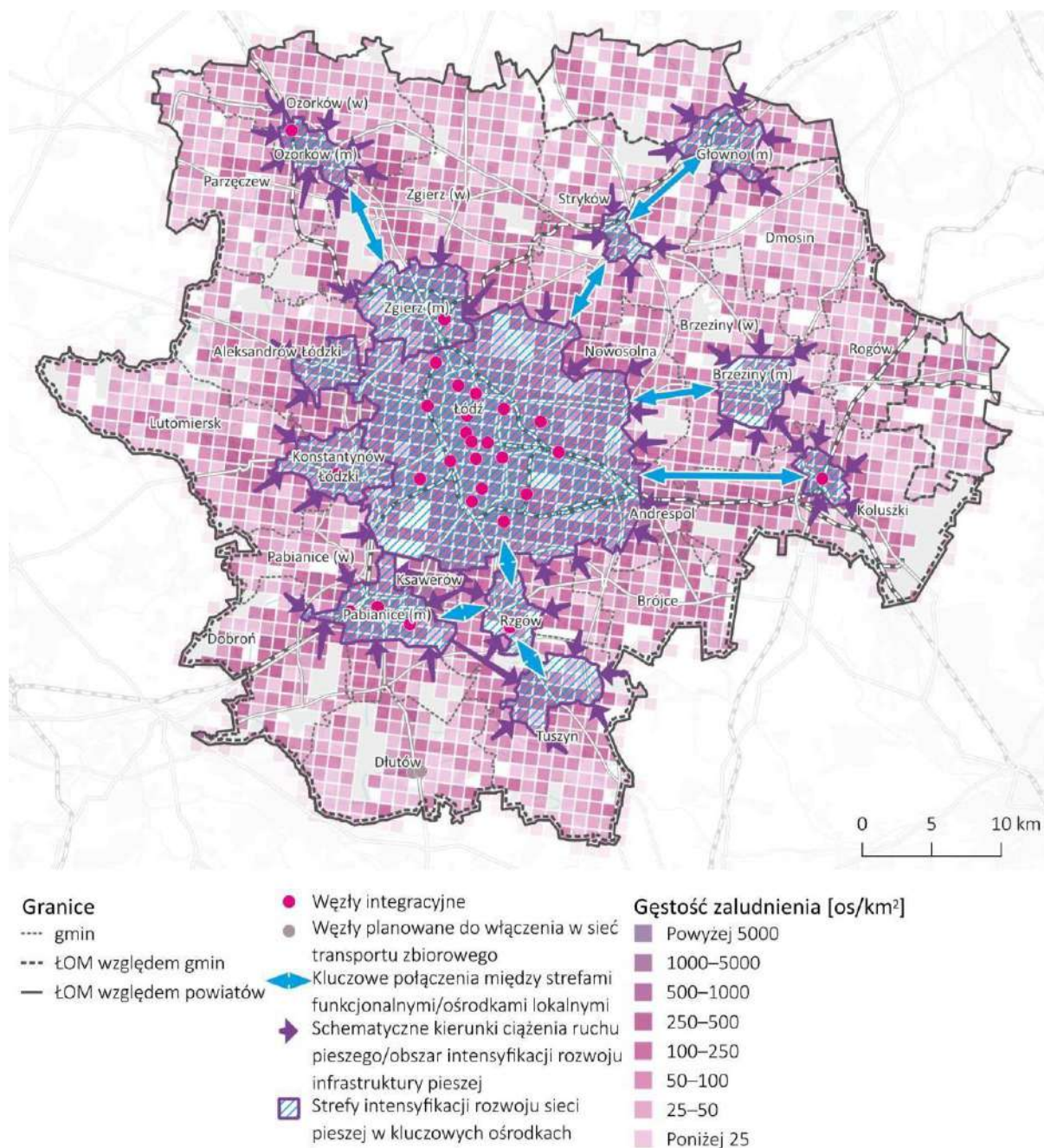
## 7.2.4 MOBILNOŚĆ AKTYWNA

Podróże piesze, rowerowe, UTO itp. powinny stanowić podstawę ruchu na każdym obszarze, więc również na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Nie dość, że taka forma przemieszczania się pozwala zapewnić **zdrowie, kondycję, dobre samopoczucie oraz rozwój więzi międzyludzkich**, to również zazwyczaj nie wpływa negatywnie na pozostałych uczestników ruchu. **Mobilność aktywna nie emituje hałasu i zanieczyszczeń, nie degraduje infrastruktury i nie generuje innych kosztów zewnętrznych transportu**. Przemierzanie się pieszo, rowerem itp. stanowi podstawę piramidy zrównoważonej mobilności i jako takie powinno być priorytetyzowane oraz cechować się najwyższym poziomem bezpieczeństwa i komfortu użytkowników. **Jednocześnie premiowanie mobilności aktywnej umożliwia poprawę dostępu do przestrzeni publicznej bardzo szerokiemu gronu mieszkańców danego obszaru**, ponieważ nie każdy jest kierowcą, ale każdy jest pieszym, a większość jest również – w mniejszym lub większym stopniu – rowerzystą.

Aby jednak móc swobodnie przemieszczać się pieszo lub rowerem, należy mieć możliwość korzystania z **odpowiedniej infrastruktury**. Dlatego jednym z głównych działań realizowanych w ramach wdrażania SUMP dla ŁOM będzie rozwój wysokiej jakości liniowej i punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej. Przeprowadzane będą właściwe badania i konsultacje oraz analizy w celu zidentyfikowania najważniejszych potrzeb w tym zakresie. Istniejąca infrastruktura będzie modernizowana z zachowaniem dbałości o odpowiednie standardy, podobnie będzie w przypadku nowych jej elementów i odcinków. Wszystko to będzie miało na celu uzyskanie **spójnej, bezpiecznej, wygodnej i funkcjonalnej sieci pieszej i rowerowej**. Rowerzyści (i użytkownicy UTO itp.) będą mogli dojechać w miejsca, do których dotąd nie mogli dotrzeć lub tam, gdzie dotychczas było to niebezpieczne. Będą mogli również bezpiecznie pozostawić swój pojazd lub wygodnie przewieźć go transportem zbiorowym.

Piesi nie będą postrzegani w przestrzeni publicznej ŁOM jako problem dla kierowców i rowerzystów. Ich ruch będzie **priorytetyzowany**, a **bezpieczeństwo ciągów pieszych – najważniejsze**. Niezwykle istotna stanie się **dostępność pieszka** do wszelkich celów podróży, w tym szczególnie do punktów styku sieci pieszej i transportu zbiorowego. Szczególna uwaga zostanie poświęcona zapewnieniu **bezpieczeństwa i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (OzN)**, seniorów, osób prowadzących wózki, pasażerów z ciężkimi bagażami itp. Realizacja działań z zakresu rozwoju infrastruktury pieszej będzie prowadzona zgodnie z potrzebami i problemami zidentyfikowanymi w procesie powstawania SUMP. Ogólne założenia rozwoju sieci pieszej zawarto na Mapie Mapa 13.

Mapa 13. Schemat podstawowych założeń rozwoju sieci pieszej ŁOM wraz z zapewnieniem połączeń między strefami funkcjonalnymi



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

Aby transport rowerowy stał się bardziej konkurencyjny względem ruchu zmotoryzowanego, bardzo ważnym aspektem wdrażania SUMP będzie **rozwijanie sieci rowerowej**. Składać się na to będą przede wszystkim:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury liniowej;
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury punktowej;
- integracja sieci rowerowej z transportem zbiorowym.



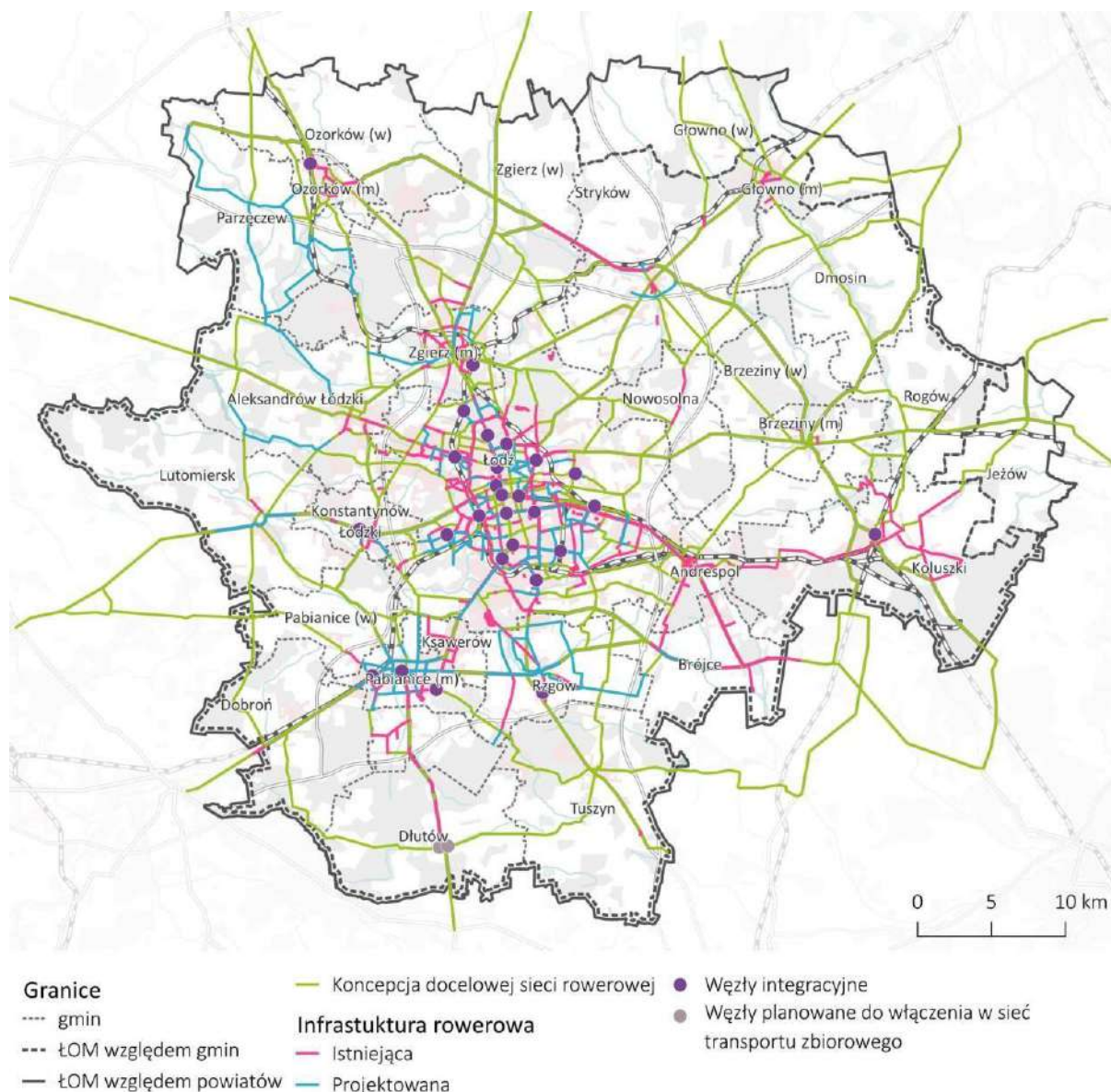
Głównym celem wszelkich działań podejmowanych w ramach SUMP dla ŁOM w zakresie podróży rowerowych będzie, podobnie jak w przypadku pieszych, uzyskanie spójnej, bezpiecznej, komfortowej i funkcjonalnej sieci, zapewniającej **możliwość przejazdów rowerem na co dzień** do takich kluczowych celów podróży jak praca, szkoła, sklepy, miejsca rozrywki i inne. Aby to uzyskać, realizowane będą założenia zawarte w opisach poszczególnych zadań w Planie Działania (rozdział: „Transport publiczny i niezmotoryzowany”) w zakresie planowanych i projektowanych inwestycji, a także podjęte zostaną dążenia do realizacji koncepcji docelowej sieci rowerowej<sup>30</sup>.

Efektom zrealizowania założonych działań oraz celów będzie **znaczne zwiększenie dostępności i jakości sieci rowerowej**, a tym samym zwiększenie udziału tego ruchu w *modal split* i jednocześnie zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, z czym związana będzie poprawa bezpieczeństwa i jakości środowiska na terenie ŁOM.

Aby opisane wyżej działania mogły zostać we właściwy sposób zrealizowane, a tym samym aby piesi i rowerzyści w ŁOM mogli użytkować najwyższej jakości infrastrukturę, podjęte zostaną również liczne działania pomocnicze. Cały rozwój będzie bazował na szeroko zakrojonych **badaniach transportowych i społecznych**. Planowanie, projektowanie i realizowanie inwestycji pieszych i rowerowych będzie się opierało na **właściwych standardach** sformułowanych przez instytucje państwowe, a dodatkowo rozszerzonych i wzbogaconych o inne opracowania w tym zakresie. Przestrzeń publiczna będzie intensywnie, ale rozsądnie **zazieleniana**, a zieleń ta będzie właściwie utrzymywana i dopasowywana do lokalnych uwarunkowań, w tym również do spełniania dodatkowych funkcji, jak np. tzw. infrastruktura „błękitno-zielona”. Podjęte zostaną także działania z obszaru innych gałęzi transportu, mające na celu **priorytetyzowanie ruchu pieszego, rowerowego** itp., w tym przede wszystkim uspokajanie ruchu drogowego oraz oddawanie przestrzeni publicznej pieszym i rowerzystom. Trudniejsze do wdrożenia rozwiązania (z punktu widzenia społecznego) będą **prototypowane**. Problemy we wdrażaniu określonych rozwiązań staną się łatwiejsze do rozwiązania dzięki **rozwojowi współpracy** i wymiany informacji pomiędzy wszelkimi interesariuszami rozwoju mobilności aktywnej, jak również wewnątrz- i ponadobszarowo. Cała sieć piesza i rowerowa będzie **właściwie i na bieżąco utrzymywana tak, aby możliwe było korzystanie z niej w sposób wygodny i bezpieczny niezależnie od pory roku, warunków pogodowych czy pory dnia**.

<sup>30</sup> Na mapie docelowej sieci rowerowej w ŁOM zawarto szkieletowy układ sieci rowerowej w skali Obszaru przedstawiający główne trasy, które należy zrealizować, aby uzyskać spójny układ, łącznie z powiązaniem zewnętrznymi. Dodatkowo uwzględniono kluczowe łączniki i wypełnienie luk widocznych w sieci istniejącej i projektowanej. Zaprezentowany szkielet powinien być równolegle uzupełniany trasami uzupełniającymi. Ich rodzaj, przebieg, standard itp. powinny zostać ustalone na podstawie wyników przeprowadzonych badań, mających na celu jak najbardziej optymalne dopasowanie tej infrastruktury do rzeczywistych i prognozowanych potrzeb.

Mapa 14. Koncepcja docelowej sieci rowerowej ŁOM (z odcinkami pieszo-rowerowymi)



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

Dodatkowo rozwój sieci pieszej i rowerowej będzie uzupełniany również o działania z takich sfer jak rozwój **mobilności współdzielonej**, rozwój **turystyki** pieszej i rowerowej, **integracja** transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego, **ograniczanie ruchu drogowego**, **planowanie przestrzenne** przyjazne mobilności aktywnej, odpowiednie **zarządzanie** zrównoważoną mobilnością, a także **promowanie** właściwych zachowań komunikacyjnych, w tym szczególnie dążenie do zwiększania udziału podróży pieszych, rowerowych itp. w przestrzeni ŁOM.

## 7.2.5 MOBILNOŚĆ WSPÓLDZIELONA

Środki transportu publicznego i motoryzacja indywidualna są niezwykle użyteczne w podróżach na dłuższych dystansach, tj. między powiatami, między gminami oraz w ruchu wewnątrzgminnym lub miejskim. Natomiast mobilność współdzielona może mieć istotne znaczenie w transporcie łączonym na pośrednich odcinkach podróży, zapewniając dojazd, np. pomiędzy domem a przystankiem autobusowym lub stacją kolejową, czyli w tzw. **transporcie ostatniej mili** (z ang. *last mile*).

Mobilność współdzielona może obejmować podsystemy: roweru publicznego, hulajnóg elektrycznych czy też carsharingu. Co istotne, funkcjonują one obecnie w części samorządów Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, jednakże działania zaproponowane w niniejszym dokumencie skupiają się na wykorzystaniu ich jako części całego systemu transportowego w ŁOM. SUMP nie wyklucza wdrażania nowych rozwiązań w tym segmencie, natomiast każdorazowo powinny być one zgodne z założeniami SUMP i ideą zrównoważonej mobilności.

Mnogość rozwiązań funkcjonujących w różnych miastach w Polsce wskazuje na potencjał w rozwoju tego sektora mobilności. Sprawne przemieszczanie się w relacjach wewnątrz i na zewnątrz aglomeracji jest możliwe z wykorzystaniem środków transportu opisanych we wcześniejszych rozdziałach. Jednakże na uwagę zasługuje dotarcie do pośrednich punktów podróży w przypadku przejazdu z przesiadką, np. w relacji dom – stacja kolejowa lub węzeł przesiadkowy, przystanek transportu zbiorowego – teren zieleni. **Na takich, relatywnie krótkich dystansach, pojazdy współdzielone usprawniają dojazd do obranych celów.** Warto podkreślić, iż e-hulajnogi czy rowery publiczne wykorzystują w głównej mierze infrastrukturę pieszą i rowerową. W związku z tym zwiększenie udziału podróży wykonywanych częścią pojazdów współdzielonych pozytywnie wpłynie na ograniczenie wykorzystywania prywatnych samochodów w codziennych przemieszczeniach.

SUMP dla ŁOM zakłada, iż **samorządy lokalne będą w stałym kontakcie z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi wynajmu pojazdów współdzielonych** w celu uatrakcyjnienia podróży ostatniej mili przy użyciu rozwiązań oferowanych przez te podmioty. Współpraca i kontakt rozumiane będą jako prowadzenie dialogu na etapie wdrożenia podsystemu w granicach JST i ustalenia zasad, na jakich powinien on funkcjonować, a także już po jego uruchomieniu poprzez np. stałe informowanie o bieżących problemach.

Niepomijalną kwestią jest **rozwiązanie istniejących problemów wynikających z działalności firm świadczących usługi współdzielenia pojazdów** – przede wszystkim najpopularniejszych hulajnóg elektrycznych. Diagnoza stanu obecnej mobilności w ŁOM wykazała, iż w miastach, w których istnieje możliwość wypożyczenia e-hulajnóg, widoczny jest problem pozostawionych w nieprawidłowy sposób pojazdów, które utrudniają korzystanie z przestrzeni publicznych (zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności). W takiej sytuacji niezbędne jest podjęcie współpracy samorządów lokalnych z firmami *sharingowymi* w celu usystematyzowania miejsc przeznaczonych do pozostawiania tam pojazdów współdzielonych w taki sposób, aby były one wciąż dostępne w najbardziej zurbanizowanych częściach miast, lecz nie ograniczały komfortu ani bezpieczeństwa pozostałym użytkownikom przestrzeni publicznych.

Wskazane jest równoczesne podjęcie działań skierowanych do użytkowników systemów mobilności współdzielonej, tak aby uświadamiać ich i stale edukować na temat zasad korzystania z tego typu pojazdów oraz troski o estetykę i bezpieczeństwo przestrzeni miejskiej.

### 7.3 TRANSPORT SAMOCHODOWY – INDYWIDUALNY I TOWAROWY

Tabela 5. Działania w obszarze strategicznym „Transport samochodowy – indywidualny i towarowy”

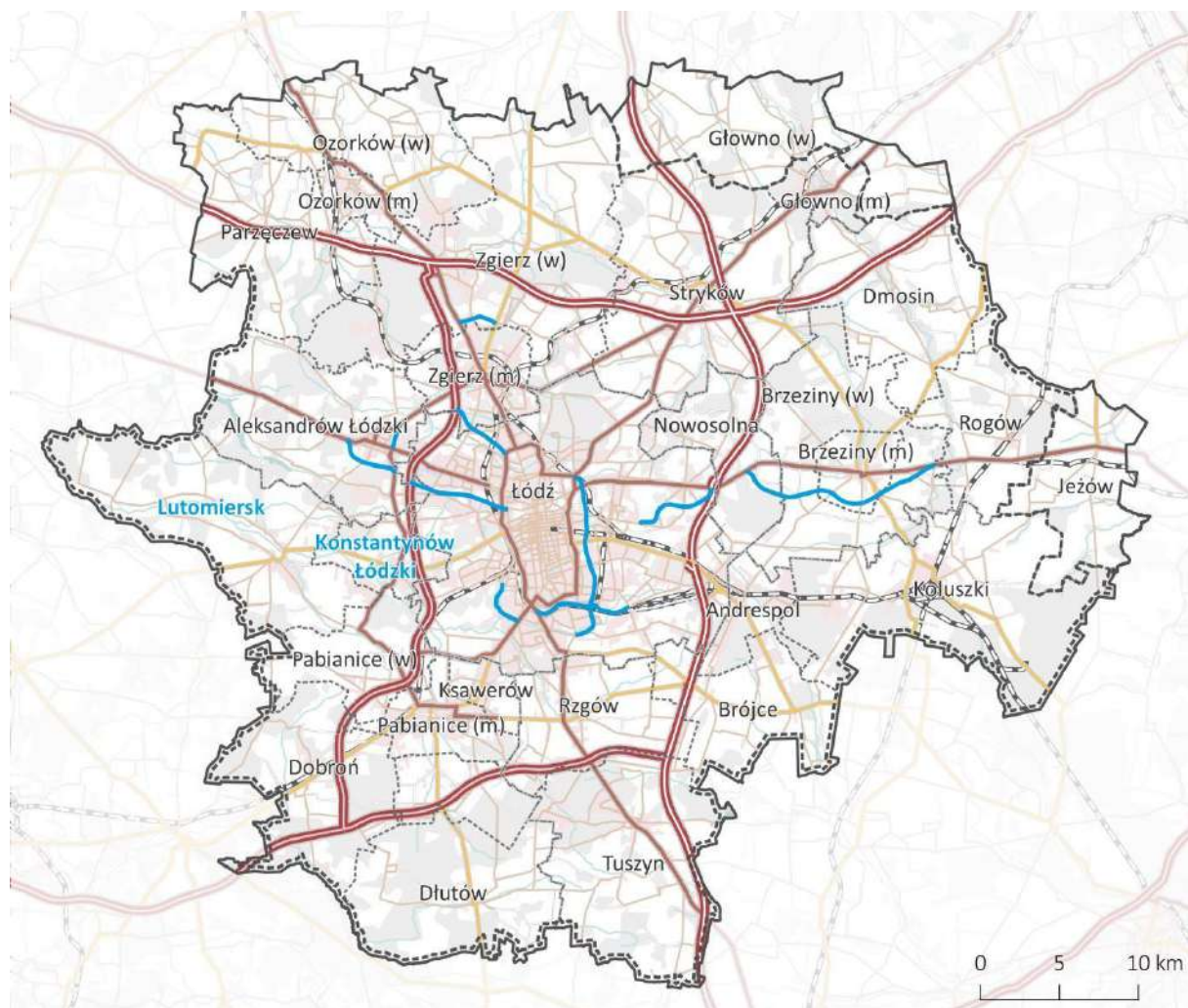
Numer działania	Nazwa zadania
3.1.	Prowadzenie badań niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej
3.2.	Umożliwienie parkowania samochodów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych osobom kontynuującym podróż środkami transportu zbiorowego
3.3.	Zapewnienie miejsc do realizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych na parkingach przy węzłach przesiadkowych
3.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu
3.5.	Planowanie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych
3.6.	Budowa obwodnic miejscowości i kwartałów zabudowy mająca na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych
3.7.	Realizacja nowych i modernizacja istniejących dróg obsługujących kolejowe punkty przeladunkowe
3.8.	Wprowadzanie ograniczeń czasowych w ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych
3.9.	Wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych przeznaczonych dla zaopatrzenia punktów handlowych i usługowych w centrach miast
3.10.	Wdrożenie standardu drogi zamiejskiej klasy L lub D o dwukierunkowym układzie „1/2-1”
3.11.	Ograniczenie ruchu kołowego na ulicach w bezpośrednim sąsiedztwie placówek oświatowych – realizacja idei tzw. ulicy szkolnej
3.12.	Wykorzystanie efektu realizacji dróg szybkiego ruchu wokół Łodzi – obniżenie kategorii dróg publicznych wewnątrz „ringu” (z krajowych na wojewódzkie)
3.13.	Realizacja stref przeznaczonych do parkowania UTO w systemach wypożyczeń krótkoterminowych
3.14.	Zwiększenie liczby bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych

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

Transport zmotoryzowany stanowi obecnie podstawę mobilności w naszym kraju. Nie inaczej jest w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, gdzie zdecydowana większość podróży realizowana jest z użyciem samochodów. Duży udział inwestycji infrastrukturalnych skierowany jest do użytkowników aut, co niesie za sobą szereg negatywnych konsekwencji, w tym m.in. pogłębienie zjawiska kongestii transportowej, zwiększenie emisyjności pochodzącej z sektora transportu czy wykluczenie niezmotoryzowanych mieszkańców (w szczególności obszarów wiejskich). Działania zaproponowane w niniejszym opracowaniu zakładają [zarządzanie transportem samochodowym w sposób zrównoważony](#). Wbrew obawom przeciwników założeń

idei zrównoważonej mobilności, dokument SUMP nie zakłada całkowitego odejścia od użytkowania samochodów w transporcie, a dostosowanie go do warunków zewnętrznych jak polityka ogólnoeuropejska i światowe trendy oraz uwarunkowań lokalnych gmin i powiatów ŁOM (patrz rozdział 2.).

Mapa 15. Planowany rozwój sieci drogowej w Łodzi



- |                         |                     |  |
|-------------------------|---------------------|--|
| Granice                 | Sieć drogową        | Planowane inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej         |
| --- gmin                | — drogi krajowe     | — planowane nowe odcinki dróg w klasie G lub GP                |
| --- ŁOM względem gmin   | — drogi wojewódzkie | Lutomiersk samorządy gminne postulujące o realizację obwodnicy |
| — ŁOM względem powiatów | — drogi powiatowe   |  |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Programu 100 Obwodnic i inwestycji wskazywanych z SUIKZP gmin ŁOM.

**Infrastruktura drogowa** w ŁOM jest generalnie dobrze rozwinięta i wymaga nie tyle intensywnego rozwoju, co kompleksowego moderowania. Negatywne oceny poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwarunkowania związane ze współczesnymi trendami w zachowaniach transportowych powodują, że na terenie ŁOM dostrzega się konieczność podejmowania innego rodzaju wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem. Przykładem może tutaj być powszechniejsze wprowadzanie mechanizmów **uspokajania ruchu drogowego** na odcinkach sieci, które służą przede wszystkim lokalnej obsłudze mieszkańców. To zespół

zabiegów organizacyjno-inwestycyjnych służących zarządzaniu prędkością pojazdów w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadków drogowych. Z powodu konieczności zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa wśród niechronionych uczestników ruchu, rozważa się również w wyjątkowych sytuacjach **ograniczenie lub wyłączenie pojedynczych ulic** z prowadzenia ruchu (w wybranych porach i w sąsiedztwie obiektów infrastruktury społecznej).

Wpływ transportu indywidualnego na klimat i bezpieczeństwo jest na tyle duży, że należy dążyć do obniżenia podaży w systemie transportowym – zniechęcać użytkowników samochodów do odbywania podróży autem, kiedy nie jest to niezbędne. Służy temu m.in. prowadzenie świadomej i aktywnej **polityki parkingowej**, która wymusza większą rotację miejsc parkingowych oraz efektywność ich wykorzystania. Jednocześnie systematyzacja parkowania umożliwia ograniczenie degradacji estetycznej miast.

Rysunek 5. Strefa logistyczna przy drogach A2 i DK14 (węzeł Stryków) na terenie gminy Stryków



Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl/> (dostęp: 30.10.2023 r.)

Obserwuje się jednocześnie zmianę modelu funkcjonowania transportu towarów w mieście. Jest to spowodowane głównie intensywnym rozwojem rynku zakupów przez Internet oraz w efekcie spotęgowaniem skali działalności w branży KEP<sup>31</sup>. To nowe wyzwanie w zakresie **logistyki miejskiej** – zachowanie płynności dostaw przy zapewnieniu wygody przemieszczania się innych użytkowników sieci transportowych. Ponadto układ sieci drogowych i kolejowych oraz ranga ŁOM na logistycznej mapie kraju i znaczenie dla gospodarki Obszaru przy

<sup>31</sup> Branża KEP - usługi kurierskie, ekspresowe i pocztowe (paczkowe).

jednoczesnej konieczności ograniczenia śladu węglowego w transporcie towarowym powodują konieczność zwrócenia uwagi na efektywność infrastruktury przeładunkowej oraz jej dostępność. Należy ogniskować działania w zakresie wzrostu atrakcyjności transportu intermodalnego z jednoczesnym niwelowaniem konfliktów na styku transport towarowy – transport indywidualny, z uwzględnieniem jakości życia mieszkańców Obszaru – w szczególności gmin ukierunkowanych na transport i przeładunek towarów (np. Stryków).

W związku z wymaganiami dokumentów szczebla europejskiego i krajowego, ale także lokalnych planów i programów, w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym wspierana będzie elektromobilność. Wyczerpujące się zasoby paliw kopalnych oraz zmiany w środowisku naturalnym dodatkowo przyczynią się do konieczności wdrożenia zmian w sposobie zasilania pojazdów użytkowanych nie tylko w transporcie publicznym, ale także przez wszystkich mieszkańców ŁOM. Działania zawarte w SUMP zakładają więc rozwój ekologicznych napędów w pojazdach transportu publicznego (patrz rozdział 7.2.), jak również wsparcie sektora mobilności indywidualnej w dążeniu do zmiany napędu na proekologiczny.

Samorządy lokalne będą brały czynny udział w wyborze dogodnych lokalizacji punktów ładowania i podejmowały współpracę z podmiotami prywatnymi mogącymi realizować inwestycje infrastrukturalne z zakresu zabudowy ładowarek i (potencjalnie) punktów tankowania wodoru. Należy zaznaczyć, iż Ustawa o elektromobilności<sup>32</sup> nie wymusza na samorządach budowy infrastruktury ładowania, a jedynie wytyczanie miejsc, w których będzie to możliwe, dlatego istotna będzie współpraca z podmiotami prywatnymi. Docelowo punkty ładowania powinny znajdować się m.in. przy najważniejszych węzłach przesiadkowych, urzędach i punktach administracyjnych, gdzie pojazdy podczas postoju będą mogły uzupełniać energię niezbędną do dalszej podróży.

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych



## 7.4 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Tabela 6. Działania w obszarze strategicznym „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”

Numer działania	Nazwa zadania
4.1.	Stworzenie wspólnej dla ŁOM struktury funkcjonalno-hierarchicznej sieci drogowej wyznaczającej odcinki tranzytowe, rozprowadzające i dojazdowe
4.2.	Realizacja oświetlenia dedykowanego dla przejść dla pieszych lub/i przejazdów rowerowych bez sygnalizacji świetlnej
4.3.	Prowadzenie analiz występowania kolizji i wypadków w celu zdiagnozowania ich przyczyn niezależnie od skali ich skutków – podejście proaktywne
4.4.	Stosowanie narzędzi zarządzania prędkością u kierujących za pomocą pozaprawnych metod zarządzania ruchem
4.5.	Realizacja infrastrukturalnej separacji różnych rodzajów ruchu w ciągu dróg o funkcji tranzytowej i rozprowadzającej
4.6.	Wprowadzanie stref Tempo 30 w rejonach z dominacją zabudowy mieszkaniowej oraz z występowaniem obiektów infrastruktury społecznej
4.7.	Uspokojenie (kameralizacja) ruchu kołowego w obszarach dużego natężenia ruchu pieszego i rowerowego
4.8.	Zwiększenie budżetów służb mundurowych na cele przeciwdziałania występowania wykroczeń drogowych (edukacja, kontrola, prewencja)

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

Zarówno analiza danych zastanych jak i rozmowy przeprowadzone w ramach konsultacji społecznych potwierdzają, że kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego w ŁOM wymaga wdrożenia bardziej zdecydowanych niż dotychczas działań. Niniejszy dokument zakłada prowadzenie przez samorzady ŁOM aktywnej polityki przeciwdziałania zdarzeniom drogowym, która ma się opierać na kilku filarach, takich jak: skuteczne monitorowanie i przeciwdziałanie zagrożeniom na drogach, właściwa organizacja ruchu, wdrażanie infrastrukturalnych środków poprawy BRD czy odpowiednio zaadresowane działania edukacyjno-promocyjne.

Aby działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego odniosły jak najlepszy skutek, należy w pierwszej kolejności rozbudować narzędzia służące do [gromadzenia i analizy danych na temat zdarzeń drogowych](#). W tym celu przewiduje się zacieśnienie współpracy pomiędzy samorządami ŁOM a lokalnymi komendami Policji i Straży Miejskiej. Dysponowanie odpowiednio uporządkowanymi danymi o wypadkach i kolizjach wraz z określeniem przyczyn tych zdarzeń stanowi podstawę do wnioskowania, które umożliwi dobór odpowiedniego rozwiązania infrastrukturalnego czy organizacyjnego.

Niezależnie od poszczególnych lokalizacji miejsc niebezpiecznych, należy dokonać [uporządkowania sieci drogowej ŁOM pod względem struktury hierarchiczno-funkcjonalnej](#). Jest to podstawowy zabieg w zakresie dobierania adekwatnych metod zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Pozwala on przypisać do konkretnego odcinka sieci drogowej jego rolę, a co za tym idzie, odpowiednie oczekiwania w zakresie organizacji ruchu. Aktualnie zauważalną barierą dla dalszej poprawy sytuacji BRD stanowi rozproszenie zarządzania infrastrukturą drogową (drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe – każdy

szczebel z innym zarządcą), co skutecznie wydłuża, a niekiedy nawet uniemożliwia sprawne podjęcie odpowiednich decyzji. Uporządkowanie kwestii hierarchii dróg na poziomie Obszaru Metropolitalnego wraz z wydzieleniem odcinków tranzytowych, rozprawdzających i dojazdowych pozwoli na bardziej precyzyjne, długofalowe planowanie środków poprawy BRD adekwatnych dla lokalnej specyfiki.

W trakcie konsultacji społecznych projektu SUMP dla ŁOM wielokrotnie poruszano kwestię niedostatecznej **separacji różnych rodzajów ruchu (pieszego, rowerowego, samochodowego)**, w szczególności na drogach wyższej klasy – krajowych i wojewódzkich. Problem ten dotyczy przede wszystkim obszarów o charakterze podmiejskim oraz wiejskim i objawia się pod postacią np. braku chodnika czy drogi dla rowerów, zbyt małej szerokości chodnika czy braku barier ochronnych i wygrodzeń. Docelowo wszystkie odcinki dróg krajowych i wojewódzkich na sieci ŁOM, a także odcinki dróg powiatowych określone jako tranzytowe czy rozprawdzające, powinny umożliwiać bezpieczną separację niechronionych uczestników ruchu drogowego. W tym kontekście duże znaczenie ma również odpowiednie **doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych**. Poszczególne gminy i powiaty prowadzą już programy w tym zakresie, przewiduje się zatem ich rozszerzenie w oparciu o bardziej szczegółowe dane dotyczące zdarzeń drogowych oraz bieżące audytowanie infrastruktury.

W obszarach zabudowy mieszkaniowej oraz w pobliżu obiektów infrastruktury społecznej (supermarkety, kościoły, ośrodki sportu, targowiska itp.) przewiduje się dalszy rozwój **stref Tempo 30**. Rozwiązanie to z powodzeniem i na coraz szerszą skalę funkcjonuje m.in. w Łodzi, Brzezinach, Nowosolnej czy Tuszynie. Końcowo powinno ono być docelowym rozwiązaniem organizacji ruchu dla wszystkich dróg tzw. osiedlowych na obszarze ŁOM. Oprócz kwestii organizacyjnej, równie duże znaczenie mają także **infrastrukturalne środki poprawy BRD**, takie jak np. wyniesione skrzyżowania, szykany, progi zwalniające czy sygnalizacja świetlna reagująca na przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Środki te mają na celu **uspokojenie (kameralizację) ruchu kołowego** i będą stosowane w szczególności na odcinkach dróg z dużą intensywnością ruchu pieszego oraz rowerowego, tj. w otoczeniu szkół, targowisk, przystanków komunikacji zbiorowej itp.

Jako jedną z najistotniejszych przyczyn występowania relatywnie dużej liczby zdarzeń drogowych na terenie ŁOM wskazuje się nierespektowanie przepisów ruchu drogowego przez kierowców. Problem ten zostanie zaadresowany dwojako. Z jednej strony postuluje się zwiększenie budżetów służb mundurowych na cele przeciwdziałania wykroczeniom drogowym, co przełoży się na zwiększoną liczbę kontroli, w tym fotoradarowych. Drugim aspektem jest **intensyfikacja działań edukacyjno-promocyjnych** związanych z budową świadomości uczestników ruchu drogowego w zakresie aktualnie obowiązujących przepisów oraz znajomości metod postępowania w sytuacji wystąpienia zdarzenia drogowego.

## 7.5 ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚCIĄ

Tabela 7. Działania w obszarze strategicznym „Zarządzanie zrównoważoną mobilnością”

Numer działania	Nazwa zadania
5.1.	Utworzenie Zespołu ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
5.2.	Przeprowadzenie analizy formy prawnej aglomeracyjnych struktur zarządzania publicznym transportem zbiorowym
5.3.	Współpraca na rzecz przyjęcia Ustawy o łódzkim związku metropolitalnym
5.4.	Utworzenie Zarządu Transportu Metropolitalnego
5.5.	Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu
5.6.	Opracowanie koncepcji rozszerzenia integracji taryfowo-biletowej
5.7.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego
5.8.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
5.9.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych
5.10.	Stworzenie wspólnego portalu pasażera dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
5.11.	Stworzenie systemu otwartych danych dla Obszaru Metropolitalnego i udostępnianie danych
5.12.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime
5.13.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii komunikacji publicznej w ŁOM
5.14.	Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej w Obszarze Metropolitalnym
5.15.	Wprowadzenie spójnej identyfikacji wizualnej na przystankach i rozkładach jazdy w ŁOM wraz z rozbudową Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na przystankach
5.16.	Rozbudowa systemu ITS
5.17.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego
5.18.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności

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

Prowadzenie skutecznej polityki zrównoważonej mobilności w obszarach metropolitalnych wymaga działań skoordynowanych pomiędzy samorządami lokalnymi. Obecny model organizacji publicznego transportu zbiorowego jest złożony, jednak wynika on ze specyfiki funkcjonowania obszarów metropolitalnych, jak i uwarunkowań prawnych.

Pomimo takich uwarunkowań, **ważnym aspektem jest doświadczenie pasażera, który korzysta z systemu zrównoważonej mobilności, co przy 16 aktywnych organizatorach transportu może być utrudnione**. Biorąc pod uwagę kilka systemów taryfowych i różnorodność tych podmiotów, przeciętny mieszkaniec Obszaru Metropolitalnego może mieć problem ze zrozumieniem zasad funkcjonowania transportu publicznego w Łodzi i jego otoczeniu. Istnieje możliwość, że wiele osób, zarówno starszych, jak i młodszych, ze względu na brak pełnej wiedzy o ofercie, ogranicza się do korzystania z mniejszej liczby połączeń. Seniorzy mogą nie nadążać za zmianami w rozkładach, a dla młodszych osób są one często gorzej dostępne ze względu na brak ich cyfryzacji. W rezultacie **podróżowanie transportem publicznym w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym jest często procesem, który dla użytkownika jest znacznie bardziej skomplikowany niż podróżowanie samochodem, a zniechęcenie pasażera wpływa na długoterminową opłacalność i dostępność transportu zbiorowego**.

Dzięki ulepszeniu zarządzania zrównoważoną mobilnością oraz cyfryzacji rozwiązań będzie możliwe stworzenie przyjaznego systemu, przy wykorzystaniu efektu skali oraz umożliwiając lepsze zarządzanie publicznymi środkami przeznaczonymi na organizację transportu.

Zarządzanie mobilnością Obszarem Metropolitalnym jest dziś rozproszone:

**32** zarządców dróg

każdy ze swoimi standardami i wizją rozwoju.

**16** aktywnych organizatorów transportu zbiorowego

każdy z własną taryfą, wzorem rozkładu jazdy oraz standardem wymaganym od przewoźnika.

Pierwszym krokiem w kierunku integracji będzie **utworzenie Zespołu ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego** odpowiedzialnego za zagadnienia strategiczne i operacyjne realizacji założeń PZMM. Zespół będzie stanowił wsparcie dla gmin w zakresie realizacji założeń dokumentu, ale też **platformę współpracy i komunikacji pomiędzy samorządami**, np. w zakresie stworzenia spójnej sieci dróg rowerowych. Spotkania zespołu mogą być też **miejscem do wymiany dobrych praktyk i wiedzy w zakresie zrównoważonej mobilności** pomiędzy członkami ŁOM i innymi obszarami metropolitalnymi. Zespół będzie stanowił także pewną formę przygotowania do następnych etapów integracji zarządzania w publicznym transporcie zbiorowym. W ramach Zespołu zostanie też utworzona Społeczna Rada Mobilności.

W kolejnym etapie przeprowadzone zostaną **analizy formy prawnej aglomeracyjnych struktur zarządzania publicznym transportem zbiorowym** dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym przed przyjęciem Ustawy o łódzkim związku metropolitalnym. Analiza określi wady i zalety, koszty i sposoby finansowania, a także zasady funkcjonowania nowej organizacji. Transport publiczny w obszarze docelowo organizować będzie podmiot o silnych kompetencjach, który będzie prowadził działania z myślą o potrzebach całego Obszaru, z uwzględnieniem interesów poszczególnych gmin i powiatów. Dzięki ekspertyzie **będzie można podjąć decyzję dotyczącą utworzenia aglomeracyjnych struktur zarządzania i koordynacji publicznym transportem zbiorowym**. Nie oznacza to jednak ograniczenia możliwości kształtowania oferty przez te miasta czy funkcjonowania podmiotów wewnętrznych.

Tabela 8. Korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu

#### TANIEJ

- Autobusy podmiejskie będą korzystały ze środków Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych i zostaną objęte refundacją ulg ustawowych<sup>33</sup>, co pozwoli obniżyć koszty ich uruchamiania.
- Dzięki wspólnym zamówieniom możliwe będzie uzyskanie niższych cen usług ze względu na wystąpienie efektu skali.
- W zamówieniach o niewielkiej skali lub w wypadku podmiotu wewnętrznego brak konieczności rozpisywania postępowań przetargowych na usługi transportu publicznego.
- W wypadku zamówień na konkurencyjnym rynku, dzięki łączeniu mniej i bardziej rentownych linii w pakiety, koszt przejechania jednego kilometra przez przewoźnika autobusowego może być niższy.

#### PROŚCIEJ

- Możliwe będzie wypracowanie jednolitej taryfy biletowej dla pasażera (bilet łączony transport miejski + powiatowo-gminny).
- Związek umożliwi też ujednoczenie warunków przewozów, metod płatności za bilety, stworzenie jednolitej informacji pasażerskiej, oznakowania pojazdów oraz integracji rozkładowej, taryfowej i biletowej na obszarze ŁOM.
- Gminy, które nie mogą sobie pozwolić na finansowanie stanowisk ds. transportu publicznego, nie będą musiały samodzielnie kontrolować jakości usług świadczonych przez prywatnych przewoźników.
- Rozpatrywanie wniosków i skarg składanych przez pasażerów będzie łatwiejsze.

<sup>33</sup> Zestaw ulg będzie ustalony zgodnie z prawem krajowym. Nie wyklucza to zastosowania ulg komercyjnych.

### LEPIEJ

- Wspecjalizowana jednostka, która jest skoncentrowana na poszczególnych zadaniach publicznych oraz zwiększenie znaczenia lokalnego i ponadlokalnego transportu publicznego stworzą lepszy system niż poszczególne samorządy osobno.
- Związek jest lepszym i skuteczniejszym partnerem dla rozmów z podmiotami szczebla krajowego i wojewódzkiego niż poszczególne samorządy z osobna<sup>34</sup>.
- W dłuższej perspektywie związek jest podstawą do stworzenia platformy mobilności jako usługi, która na podstawie porozumień z sektorem prywatnym będzie oferowała płatności za usługi mobilności.

### BARDZIEJ STABILNIE

- Plan transportowy dla związku wyznaczy długofalowe ramy funkcjonowania systemu transportu publicznego w ŁOM.
- Mniejsze samorządy zyskają realny wpływ na ofertę transportu publicznego, a decyzje będą musiały być podejmowane w warunkach partnerstwa i z myślą o wszystkich uczestnikach związku.

W trakcie prac nad utworzeniem aglomeracyjnych struktur zarządzania publicznym transportem zbiorowym [podjęta będzie też współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o łódzkim związku metropolitalnym](#). Pozwoli to na [uzyskanie dodatkowych środków finansowych na organizację publicznego transportu zbiorowego](#). Będzie też istniała możliwość powołania na podstawie uchwały Zgromadzenia Metropolii, [Zarządu Transportu Metropolitalnego](#) bazującego na istniejących strukturach aglomeracyjnych lub porozumieniach międzygminnych. W drodze negocjacji i analiz zostanie podjęta decyzja, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za transport publiczny wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością. Zarząd Transportu Metropolitalnego będzie współpracował z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich.

W przypadku zaistnienia możliwości prawnych i w porozumieniu z samorządem województwa łódzkiego, rozważona zostanie możliwość powołania związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego jako Regionalnego Zarządu Transportu, który przejąłby podobny zakres obowiązków.

[W zakresie zarządzania drogami prowadzona będzie współpraca](#) członków Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w [zakresie działań inwestycyjnych i remontowych](#), a także z zarządcami dróg wojewódzkich oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki temu [poprawi się wzajemny przepływ informacji](#) pomiędzy podmiotami, w szczególności w zakresie udostępniania i omawiania wyników badań i analiz. Ponadto, współpraca obejmie wymianę

<sup>34</sup> Przykładem może być Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe, który wystąpił o zwiększenie liczby zatrzymań pociągów PKP Intercity na swoim terenie oraz wspólne rozwiązania taryfowe.